MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1941 OKTÓBER 15. (20.) SZÁM





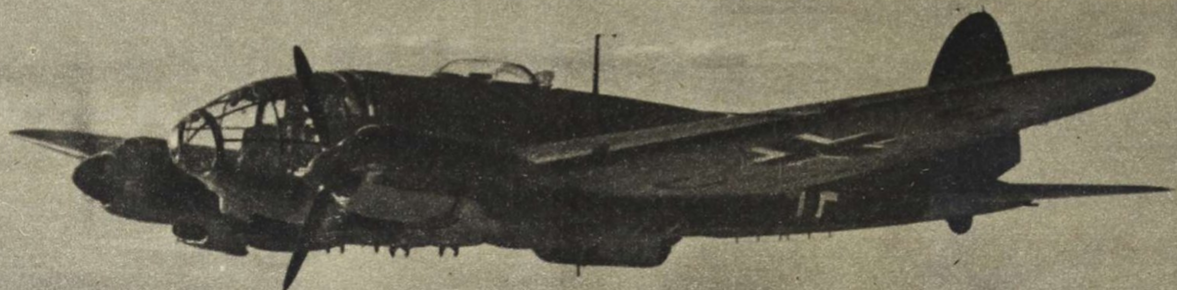
Repülő Alapi kiképzőraj

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 20. SZÁM * BUDAPEST, 1941 OKTÓBER 15



EJTŐERNYŐ SZELLŐZTETÉS



LÉGIHÁBORÚ 1941 okt. 1-től okt. 14-ig

A kievi bekerítő csatánál megsemmisült szovjet hadseregeknek s a Leningrádnál körülzárt seregrészeknek szárnya, rövidesen válságos helyzetbe hozta a szovjet front közepén Szmolenszktól keletre küzdő Timosenkó hadseregcsoportot is. A német hadvezetés friss erővel, meglepetésszerűleg mindkét szárnyán megtámadta a viszonylag legkevésbé megtépázott és folyton nyugat felé támadó Timosenko-féle hadseregcsoportot és szeptember utolsó napja óta óriási méretű csata tombol, ami ennek a szovjet haderőrésznek a pusztulásához fog vezetni.

Hitler vezér és kancellár október 2-i beszédében jelentette nagy német hadműveletek megkezdését és a Volga forrásvidékétől egész Krim-ig megmozdult a front. Ezt megelőzőleg és a támadással párhuzamosan, a légierő igen erős harcikötelékei Moszkva—Charkow—Rosztow-vonalon az utak, vasutak, hadiipartelepek ellen a vállalkozások egész sorát hajtották végre. Szentpétervár, Moszkva és Charkow vidékének minden fontos hadiüzeme súlyosan szenved a légierő nappali és éjjeli támadásai következtében, a pályaudvarokon és nyilt pályán, az országutakon minden forgalomra bénító légitámadások következtek egymás után, ami hadianyagszállítást, tartalékeltolást, rendezett visszavonulást megakadályozott.

Nagy és eredményes bekerítő csaták alakultak ki a bolseviki front áttörése után és már a támadás ötödik napján közölte a német hadijelentés a Vjazma, Bojansk és délen Bergyanszk kikötőtől északra szovjet hadseregek bekerítését. A két északi átkarolásban mintegy 60—70, a déliben 8—12 szovjet hadosztály került a német és szövetséges csapatok egyre szűkülő gyűrűjébe. Az azovi-csata hamarább ért véget, összesen 100.000 hadifogoly és két szovjet hadsereg megsemmisítése az eredmény. Az előnyomulás Rostow felé megkezdődött. Északon egyelőre kétszázezer a foglyok száma, a német csapatok arcban is közelednek Moszkvához. Délről pedig *Moszkva—Charkow* között *Orelnél* áttörve, a *Don* forrásvidéke felé, tehát a *Don* és *Volga* közötti területre törnek elő. A jelentések szerint az orosz arcvonal darabokra való szétverése visszavonhatatlanul megindult. A szovjet csapatok központi vezetése megszűnik és a hatalmas orosz haderő, hadianyag utánpótlási lehetőségeitől is nagyrészt megfosztva, a megsemmisülés és szétesés felé halad.

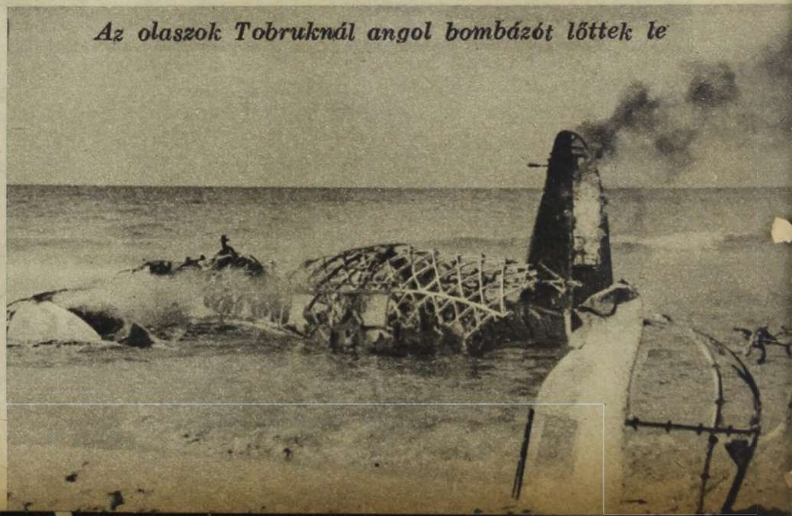
A szovjet légierő a mostani harcokban eddig annyi segítséget kapott az angoloktól és az Egyesült Államoktól gépekben és alakulatokban, amennyit egy hét alatt elveszít. Nem komoly segítség ez, inkább jelképezi a demokrata államok azon tehetetlenségét, hogy az élet-halál harcba került egykor oly erősnek hitt bolsevista szövetségesük utolsó, döntő harcaiban sem tudnak egyebet tenni. A rádiópropagandában három világhatalomnak ünnepelt és a gyorsan befejezett moszkvai értekezleten egymás hatalmát, erejét és pénzét tömjénező szövetséges társak három év alatt nem tudnak katonai sikert felmutatni Izland, Szíria és Perzsia kétes dicsőségű megszállásán kívül.

A kontinensen folyó háború tehát a világ kétségkívül számban legerősebb katonai hatalmának összetörése után ázsiai területekre fog visszaszorulni, ahol német félhivatalos feltevések szerint a lényegesen gyengébb szovjet erők ellenőrzésére elegendő lesz lényegesen kisebb német erő is. A harmadik háborús tél minden angol kisérlet dacára ismét hadműveletek nélkül fog Európában elteIni, a német-olasz és angol légi-haderők harcától eltekintve.

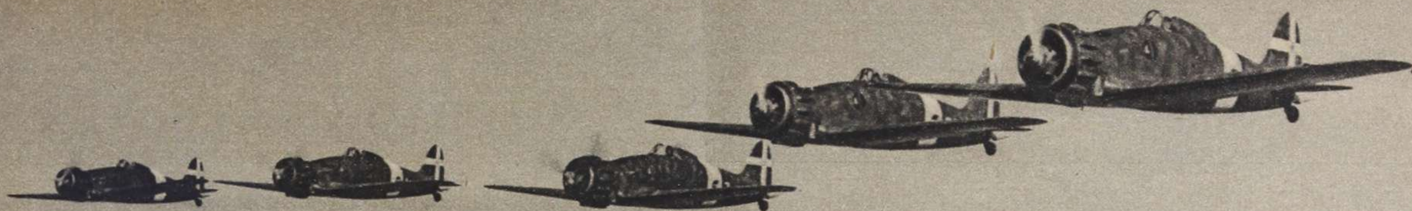
Az ellentábor sajtója természetesen, a Szovjet bukásának következtében elkeseredett közvélemény hangjának ad kifejezést, amikor valamiféle angol tá-



Hadirepülőtéren



Az olaszok Tobruknál angol bombázót lőttek le



Olasz vadászraj

madást sürget. Hiszen a non-stop légioffenzivákról is tudtuk, hogy az ujságban közölt számok és eredmények fele sem igaz, sőt sokkal több veszteségbe került, mint eredetileg elképzelték. A Szovjet mostani kétségbeesett helyzetén segíteni semmiféle nyugati támadással nem lehet, egyszerűen azért, mert egy partraszállás sikerének az előfeltételei hiányoznak. A Szovjeten csak keletről, az ő megritkult és szétvert soraikba való beállással lehetne segíteni. Hatalmas gépesített seregtestek, többmilliós a téli harcra is felszerelt angol és USA expediciós seregekkel, több tízezer repülőgéppel természetesen lehetne változtatni a Szovjet és ezzel Anglia nehéz helyzetén, de ez — nincs.

Ezért indult meg ellenségeink részéről erősebben a hazugságokra, uszításra és mételyezésre alapított propagandaháború, amivel Európa belső rendjét, megnyugvását és termelési tevékenységét akarják bomlasztani, ha már fegyverrel semmi sem sikerült. A rádióhírektől az ejtőernyős kémek és agitátorok kihelyezéséig mindezt a célt szolgálja, a röpcédulák, a suttogópropaganda és a szabotázscselekmények is. De az új felépítés előtt álló Európa, a tengelyhatalmak, szövetségeseik és az egész vezető, erős nacionalista érzésű tömeg nem azonos az 1917/18-as világháborús tél fáradt és meghasonlott középeurópai társadalmával. Itt is csalódni fognak, mint az eddigi kilenc harctéren, meg a levegőben és a tengereken.

A győzelem Európa győzelme lesz a barbár moszkovita-keleti hadviselésen, annak megsemmisítő, romboló szellemű világnézetén: a bolsevizmuson. A már ismert szám és erőadatok tudatában ennek a győzelemnek értéke és jelentősége csak megnőtt, ez a következménye is ilyen arányban fog kibontakozni. Anglia ismét új hadszínteret, új szövetségest, új áldozatot keres, *pedig a háború dől el a Szovjet feletti győzelemmel, nemcsak az egyik ellenséges nagyhatalom esik ki a sorból.*

✶

A német légierő a kievi megsemmisítő csata után láthatólag megerősítve és a légifölény teljes birtokában avatkozott be a most megindult mozgóháborúba. A szovjet távolságok és rossz útviszonyok következtében a keleti fronton szinte segédfegyvernemnek fejlődött ki a német légierő légiszállító csapata. Az arcvonal és a hadtáp alapok közötti nagy távolságok leküzdésére a földi szállítóeszközöket a szállítórepülőgép kiegészítette, illetve pótolta. A légi szállítást és utánpótlást elsősorban a légierő vette igénybe, repülőalaptól-repülőalapig gyors áttelepüléseknél, lőszer- és üzemanyagszállításoknál. Az elmult hetek átkaroló csatáinál a páncélos és gyorsalakulatok rengeteg üzemanyag- és lőszerszükségletét is szállítórepülőgépek hozták és ezáltal biztosították a megkezdett hadműveletek folytonosságát. A német vezetés által kitűzött és mintaszerűen végrehajtott bekerítő csata Kievtől keletre és számos más vakmerő páncélos előretörés, csak úgy sikerült, hogy a német szállítógépek az előnyomulási útvonalak mentén minden arra alkalmas területen leszálltak és szállítmányaikat leadva, újra visszarepültek sebesültekkel. A legalkalmasabb és általánosan használt szállítógéptípus még mindig a Ju 52-es.

A szállítóalakulatok teljesítményére jellemző, hogy egy század két hetes bevetésben, 440.000 km-t repült, 2336 felszállás alatt, 700 tonna hadianyagot és 2300 sebesültet szállított. Egy másik század minden gépe naponta 1500 km-t repült. A németeknek többszáz szállító századuk van. Képzelhető, milyen óriási teljesítményre képes és mennyire kihasználható a német légi szállítóflotta a keleti hadműveleteknél és nagy páncélos hadmozdulatoknál.

A keleti arcvonal repülőbevetéseinél történt említés elsőízben *a német torpedóvető repülőalakulatokról.* Erre a célra a He 111 és HE 113-as (vízi) gépekkel felszerelt századok, az Azovi és Feketetengeren eredményesen támadták szovjet hadi- és csapatszállítóhajókat.

A keleti front légi helyzetéről és a nyomasztó német légifölényről semleges és ellenséges lapok írnak legtöbbet. A tizenötezer gépet vesztett szovjet légi haderővel szemben a most megindult német támadás szinte olyan géptömeggel indult meg, mint június 22-én a nagy támadás hajnalán. Ezzel ellentétben a szovjet távolkeletről idevont, újonnan felszerelt és Leningrád, Moszkva, Charkow, Rosztow körzetében összevont repülőereje lényegesen meggyengült június 22-höz képest. Ugyanez a helyzet a páncélos alakulatoknál is. A Szovjet elleni háború anyagháború volt elsősorban és azt a német termelés és utánpótlás már megnyerte. Német területre egy hónap óta egyetlen szovjet gép sem repült be, azaz, hogy addig is csak elvétve próbálkozott a szovjet légierő.

A Szovjet szárazföldön, levegőben és vizen egyik súlyos vereséget a másik után szenvedte. Az ötszáz kilométeres szélességben áttört szovjet front minden eresztékében recseg. A német sajtófőnök október 9-én az egybehívott külföldi sajtótudósítóknak nagy nyilatkozatban bejelentette: *»A keleti helyzet katonai szempontból végleg eldőlt«.* A szovjet-elleni háború negyedik hónapjában vagyunk!

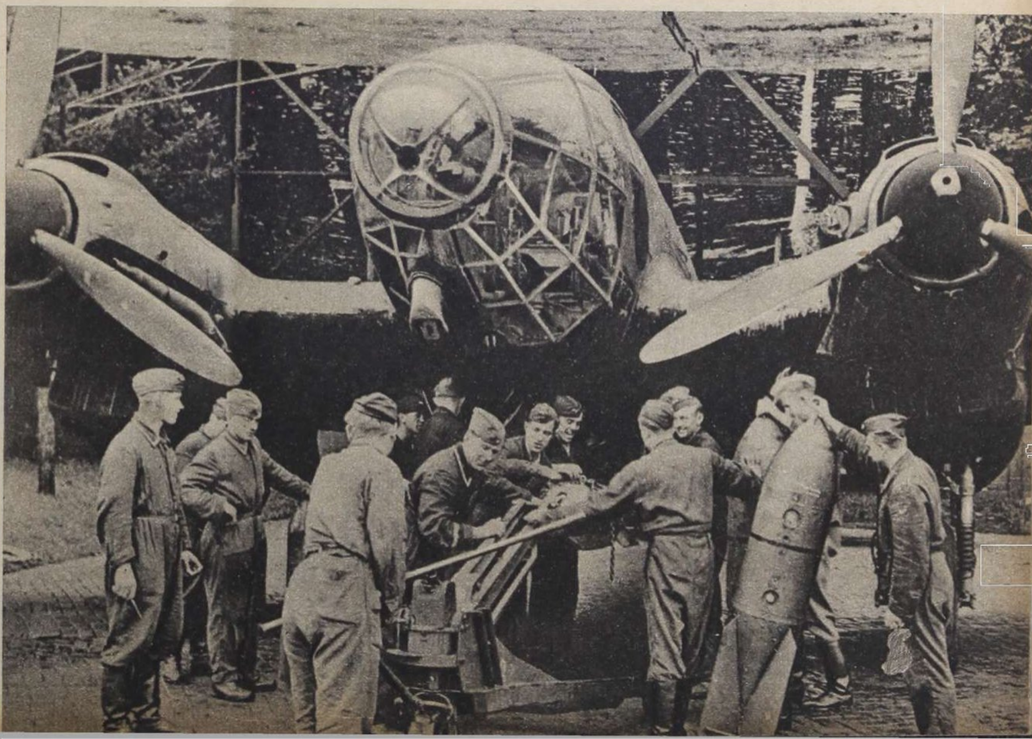
Hitler történelmi hadparancsa, amivel az év utolsó nagy támadására hadseregeit megindította, megállapítja, hogy az elmult három és félhónap elegendő volt a szovjet-óriás elleni utolsó hatalmas csapás előkészítésére. A világháború véres veszteségeinek öt százalékát kellett áldozni, hogy a végső döntést — a halálos döfést — megadhassuk. A hadparancs befejező részéből:

»Amit ti és a velünk szövetséges katonák teljesítettek, már most a legnagyobb hálára kötelez mindenkit.«

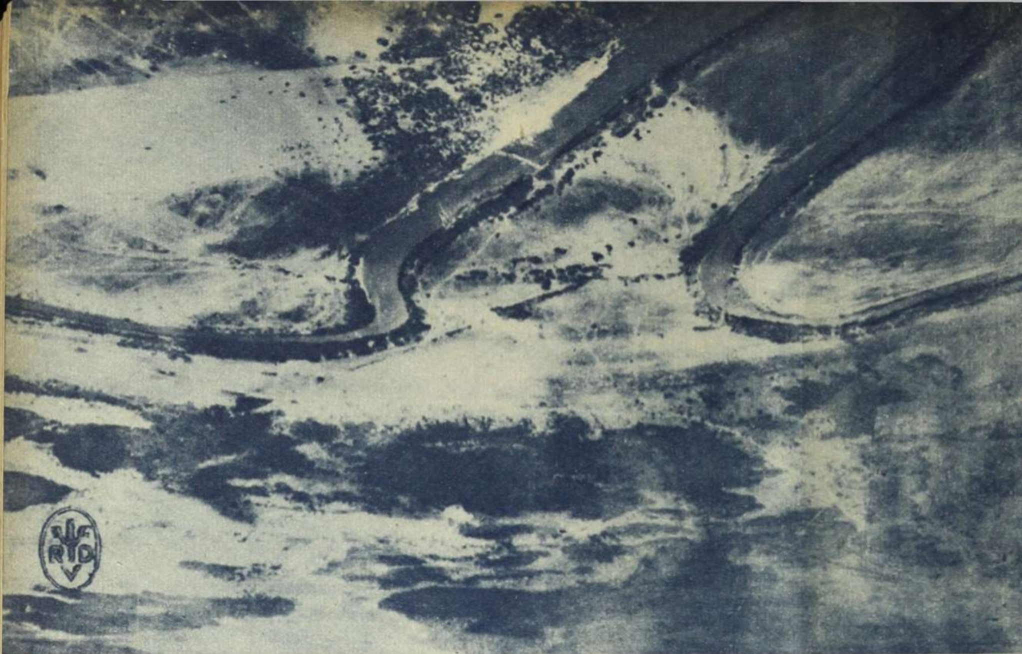
Legnagyobb elismerése a bolsevizmus ellen küzdő keresztes vitézek teljesítményének.

✶

A harc Anglia ellen különösen a tengeren eredményes. Az utánszállító és Angliát hadi és élelmiszerrel ellátó hajókaravánokból szeptemberben 685.000 tonna süllyedt el buvárhajók és repülők



Heinkel-bombázó indul





Hatalmas szovjet gépkocsiparkot pusztítottak el a németek

támadásai következtében. Hát a leszórt és állandóan folytatott aknarakásnak is volt valami következménye. Október első tizenegy napján újabb 106.000 tonna keresk. hajótér semmisült meg. Ebben a mennyiségben az olaszok által elsüllyesztett hajók száma benn sincs, úgy hogy a harmadik háborús tél gondjai Angliában alaposan megnőnek. A szovjet csapáson kívül el kell viselnie azt is, hogy az ő különleges harcterén, a tengereken, a szolgálatában álló kereskedelmi hajótér egyre fogy, külföldi hajójavító üzemek pedig egyre jobban telnek meg javításra szoruló angol hadi és kereskedelmi hajókkal. Nem használt az angol közvéleménynek Churchill azon kijelentése sem, hogy az *angol szárazföldi haderő* mindig alárendelt szerepet játszana a kontinensen, tehát csak védelmi feladat végrehajtására alkalmas. Ezzel burkoltan beismerte minden kalandos európai partraszállás sikertelenségét. Végül az *angol légierő*, amelyik hónapok óta fogy a súlyos veszteséggel járó kontinens elleni támadásoknál, szintén komoly bajokkal küzd, mert szétforgácsolódik a sok egymástól távol eső harctéren és az Óceán feletti felderítő szolgálatban. A német katonai félhivatalos sajtószolgálat nagyobb cikkben mutatott rá az angol légierő kedvezőtlen hadműveleti helyzetére.

A görög háború befejezése óta Angliának nincs többé szárazföldi arcvonala Németországgal szemben. A főarcvonala a szigetország, azt kell megvédenie, de az azzal kapcsolatos védő- és támadóharccselekmények mind a levegőben játszódnak le. Már az előző számban rámutattunk arra, hogy Anglia, mikor a német-szovjet háború megindult, kedvező helyzetbe került a német nyugati légierővel szemben. Mégis az eltelt majd négy hónap bebizonyította, hogy az angolok semmi jelentős, a keleti hadműveleteket befolyásoló eredményt, »tehermentesítést« elérni nem tudtak. 1650 repülőgép elvesztése — ebből szeptember utolsó hetében 476 darab — az egytizedet sem kitevő német veszteségekkel szemben felér egy vereséggel. A német feltevés: az angol légierő gyenge ahhoz, hogy döntőeredményű támadásokat hajtson végre az erős német légvédelemmel szemben, helyesnek bizonyult.

»Aki azt képzelte, hogy a német légiarcvonal Angliával szembeni szükségszerű gyengítése észrevehető hátrányokkal fog járni, tévedett, mert a csatornamenti arcvonal nem az egyetlen, ahol Anglia légihadereje le van kötve. Anglia légiereje a valóságban számos arcvonalon harcol. Ez az erők felaprózásával jár, ennek volt következménye, hogy Anglia az eltelt nyáron nem tudta légihelyzetét megjavítani és a német légizöm távollétét kihasználni.«

A német vélemény szerint a felaprózást nem úgy kell érteni, hogy pár tucat géppel a szovjet arcvonalon is megjelentek a RAF pilóták, hanem az angol mellékhadszínterek viszonylag erős repülőalakulatokat kötnek le és használnak fel. A belső vonalon működő német légierő ellen az angol légierőnek mindenütt jelentős erőket kell tartalékolni. Példa erre a közelkeleti arcvonal, ahol amióta a németek Krétát megszállták és az angolok Szíriába bevonultak, a törökszíriai határtól Palesztina—Egyiptom egész partját mindenütt meg kell védeni a központias fekvésű Kréta miatt.

Rendkívül nagy részét köti le a légierőknek ezenfelül az atlantióceáni csata is. Az állandó német búvárhajó és légitámadások miatt Angliának a nagy vízterületek állandó légifelderítésével, a karavánok repülőlégvédelmét és a parti vizek légifigyelését is meg kellett szerveznie. Ezt a szolgálatot kezdetben a haditengerészet és a partvédelmi szolgálat néhány százada látta el, de ma már a főhajózási vonalakon elengedhetetlen a felderítő-, vadász- és rombolókötelékek állandó bevetése. Németország elérte, hogy nem nagyszámú távolbombázó alakulattal és a búvárhajóharc kiterjesztésével az angol gépek százait köti az Atlanti-óceán feletti légtérhez.

Anglia és az USA most úgy akarnak ezen a felismert nehéz megkötöttségen részben segíteni, hogy a kereskedelmi hajókat katapultindításra alkalmas hadirepülőgépekkel szerelik fel.

*

A földközitengeri háborúban az olasz légierő szeptember utolsó napjaiban egy nagy angol hadihajókból álló hajóraj és a kíséretében volt conwoy ellen nagysikerű torpedótámadást hajtott végre. A torpedóvetőrepülőgépek a hajórajt több alkalommal és több hullámban támadva, két nagy cirkálót, egy rombolót és két kereskedelmi hajót elsüllyesztettek, egy csatahajót (Nelson), egy repülőgépanyahajót súlyosan megrongáltak. A támadást vezető repülőezred parancsnoka és két századparancsnok repülő hősi halált halt az angol vadászokkal vívott légiharcban, de a támadás sikerült és a zuhanóbombázás mellett, most a repülőgépről való torpedóvetés eredményessége is teljes beigazolást nyert.

Az olasz torpedóvetőkötelékek minden hajóra egyszerre több irányból támadtak, hogy az irányváltoztatások dacára a hajók valamelyik torpedó pályájából ne tudjanak kitérni. A több irányból jövő támadás szétforgácsolta a hajók légvédelmi tüzét, a megismételt támadások komoly eredményt hoztak és az angol tengerészet Kréta óta legnagyobb veszteségét szenvedte.

*

Az északafrikai arcvonalon a felderítőcsatározások, légivállalkozások, utánpótlási vonalak és kikötők elleni támadások egymást érik mindkét fél részéről. Az újjászervezett közelkeleti angol haderő látszólag támadásra készül és ezért nem adja fel a nagy helyiveszteségek dacára Tobrukot. A német és olasz légierő azonban olyan súlyos támadásokat végez az egyiptomi angol sereg hátába és kikötői ellen, hogy csak jelentős angol légierő összevonása tenné lehetővé az angol offenzivát. Pár hónappal ezelőtt visszavert angol támadás emléke még nagyon közeli, a német és olasz csapatok pedig jelentősen megerősödtek. A szovjet vereségeket követő esetleges angol-egyiptomi kudarc felborítaná az angol politikai helyzetet. **BT.**



Olasz torpedóvető repülőgép



A torpedót [illegible] alá [illegible]



A LÉGIERŐK REPÜLŐ-BETEGSZOBÁJA NYOLC FEKVŐ ÉS HAT ÜLŐ SEBESÜLTET HOZ EGY-EGY LÉGIÚTJÁN A HARCTÉRRŐL

A sebesültek jól bírják az 1500 kilométeres légiutat

Lassan, mint a segítő emberi kéz a pihegő madárfiókát, úgy *»teszi le«* vezetője a háromotoros Savoia-Marchetti gépet a budaörsi repülőtér gyepére. Lassan, végtelen finomsággal és gondossággal fordul és gurul a hangárok elé a nagy gép, amely a Szovjet elleni megsemmisítő háború sebesültjeit hordja messzi Szovjet-Oroszországból a Kárpátokon keresztül haza a fővárosba.

Légierőnk korszerű szervező munkájának egyik eredménye, hogy a különleges sebészi beavatkozásokra vagy gyógykezelésekre szorult, nehéz és könnyű sebesülteket, sérülteket és betegeket rendszeresen légiúton hozzák haza a különböző honvédségi szakkórházakba és gyógyító intézetekbe.

A légiúton való betegszállítás tennivalóival Magyarországon hosszú ideje foglalkoznak az illetékes tényezők. A magyar kutató és teremtő munka olyan nagyvonalú volt, hogy 1938-ban Budapesten rendezték meg *az első nemzetközi légimentési konferenciát.* Akkoriban egy *Fokker F. 8.* mintájú gépet alakították át sebesültszállító géppé és ezzel a géppel kísérletezték ki a légi betegszállítás mai eredményét.

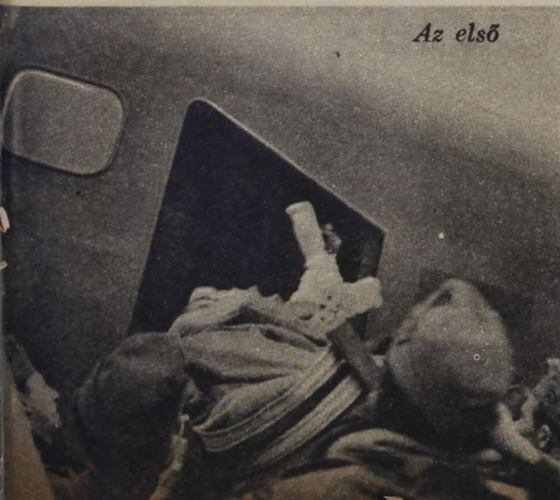
A honvédorvosi szolgálat — dr. *Frank* Richárd orvos-vezérőrnagy irányításával — a most folyó szovjet elleni háborúban a legkorszerűbb és minden szükséges orvosi és ápolói személyzettel és eszközökkel felszerelt tábori kórházakat állított fel, ahol a hadisebészetben és gyógyításban szükséges összes lehetőségre felkészültek. A hadisérülések között azonban vannak olyan esetek is, amikor különleges műtéti beavatkozásokra, gyógyító eljárásokra van szükség. Az ilyen különleges esetek meggyógyítása nem volt és nem is lehet a tábori kórház feladata, a különleges beavatkozást és kezelést igénylő hadisérültek, betegek számára a mai modern hadviselésben is az anyaországbeli intézetek állnak rendelkezésre.

A légierők orvosi kara dr. *Scholtz* Gusztáv orvos-őrnagy vezetésével a sok esztendőn át folytatott légi betegszállítási kísérletek után megvalósította a legkorszerűbb, legkényelmesebb, leggondosabb és leggyorsabb légi betegszállítási lehetőséget a Savoia-Marchetti kórházgép felszerelésével és üzembeállításával.

A gépben nyolc fekvő és hat ülő sebesültet tudnak a legkényelmesebben elhelyezni. Egy repülőorvos és egy kísérő egészségügyi altiszt veszik át a szovjet földön lévő honvéd tábori kórházakból kiválogatott és a légiszállításra előkészített betegeket. Ötórás repülőutat tesz a 14 sebesültet szállító háromotoros kórházgép, mire a Kárpátokon keresztülrepülve eljut az arcvonaltól Budapestig.

A sebesültszállító gép felszerelése a lehető legtökéletesebb. Arra természetesen nincsen berendezve, hogy műtéteket végezzenek rajta, de hiszen erre szükség sincsen, mert a gépnek szállítás a feladata. Az orvosi felszerelés azonban olyan, hogy a menetközben esetleg szükségessé váló életmentő beavatkozásokat — gégemetszés stb. — zavartalanul és gyorsan el tudják végezni. Átvérzett kötéseket cserélhetnek, minden eszköz rendelkezésre áll, hogy esetleges vérzőeret elkössenek és a felszerelés tökéletességével elérték, hogy az ötórás légiút alatt a sebesült katonák semmiben hiányt nem szenvednek. A legfontosabb ebben a légiszállításban, hogy *az ötórás légiút alatt a betegek közel sem szenvednek annyit, mintha szovjet földön húsz méterre kocsival szállítanák őket.* A légiúton való szállítás ugyanis teljesen rázkódásmentes.

A sebesült- és betegszállító gép berendezésénél és felszerelésénél számítottak az esetleges kényszerleszállásra is.



Az első



vitéz Horthy Istvánné várja a sebesülteket



A szárny alatt helyezik el a sebesülteket, mielőtt gépkocsikra rakják



Egyik sebesült tiszt



vitéz Gátfalvyné



Egyik súlyos betegünk

Kényszerleszállás esetén a gép szükségkórházzá alakul át. Két teljes napig élelmezheti a sebesülteket és a gép személyzetét. Természetesen kellő tűzerejű védőfegyver is rendelkezésükre áll arra az esetre, ha a kényszerleszállás alkalmával ellenséges támadást kellene elhárítaniok.

Ötvenliteres víztartályban szállítják a légiúton a betegek tisztántartására szükséges vizet, óriás termoszokban a kávét, limonádét, teát. Minden szükséges fehérneművel, ágyneművel fel van szerelve a 14 személyes légi betegszoba.

A betegszállító repülőgéppel két orvos és két egészségügyi altiszt teljesít váltva szolgálatot. Az egyik orvos és altiszt hazahozza a sebesülteket, ezalatt a kintlévő orvos és altiszt kiválogatják és előkészítik a repülőbetegszoba újabb szállítandóit. A repülőorvos tudja, hogy milyen betegeket lehet szállítani légiúton, a magyar repülőorvosi kar elmélyülő kutatómunkájának eredménye, hogy manapság már alig van olyan sebesülés és sérülés, amelynek szenvedőjét légiúton ne tudnák hazahozni.

A Kárpátok felett sokszor 3000 méternél magasabbra kell felemelkednie a sebesültszállító gépnek, természetes, hogy a sokszor kivérzett, legyengült sebesültek számára biztosítani kell az oxigént is. *Minden sebesülthöz külön vezetéken jut el az oxigén.* A gép visszafelé sem megy üresen, gondos fertőtlenítés után *a tábori kórházak kötöző- és gyógyszerszükségletét viszi magával.*

Segítő szeretet fogadja a sebesültszállító géppel hozott sebesült bajtársainkat. A katonai egészségügyi intézetek kirendelt sebesültszállító autói készenlétben vannak. A megálló gép szárnyai alatt asztalt terítenek, amelyen a *Vöröskereszt* üdítő szolgálatának egyik hölgykülönítménye teát és más frissítőket tálal fel.

Az egészségügyi altisztek előbb *az ülő sebesülteket* segítik ki a betegszállító gépből, figyelmes gondossággal támogatják őket a betegszállító autókig. Azután a *nehezebb sebesültek hordágyait* emelik le és a hordágyakat a frissítőkkel teli asztal köré helyezik el.

Vitéz *Gátfalvy* Egonné, a *Vöröskereszt* üdítő különítményének vezetője járja elsőnek sorra a sebesülteket.



Gócsy Ádám hős szakaszvezető

— Van-e, bajtársak, Budapesten hozzátartozójuk vagy ismerősük, akiknek értesítést küldhetünk, hogy szerencsésen megérkeztek és hogy melyik katonai kórházba szállították magukat? ...

Akinek van hozzátartozója Budapesten, bemondja. Ha telefonon lehet értesítést küldeni, a Vöröskereszt hölgyei *néhány perc mulva már telefonértesítést küldenek a sebesült katonáért aggódó családnak.*

A segítő különítmény élén szorgoskodik vitéz nagybányai *Horthy* Istvánné. Teát, cigarettát hord szét a sebesültek között, mindegyikhez van egy vigasztaló szava. Családi körülményeik iránt érdeklődik. Kimondhatatlanul jólesik ez a szerető gondoskodás a sebesülteknek.

Teázás közben beszélgetünk néhány sebesült bajtárssal a légiútról.

Bokrossy Jenő tüzérhadnagy:

— Repeszdarab ért a lábamon Dnyepropetrovszktól délre ... Hihetetlenül gyorsan jöttünk, bár az út kissé kellemetlen volt az erős viharok miatt ... De hogy öt óra alatt idehaza lehetünk, szinte *hihetetlen könnyebbség számunkra.*

Gyócsy Ádám gépkocsizó szakaszvezető a nagy Dnyeper-szigeten — amely a csaták során többször gazdát cserélt és már véglegesen a szövetséges csapatok kezén van — láblövést kapott. *Három hétig nyers kukoricán élt a szovjet csapatok kellős közepén,* szerencsésen elkerülte a hadifogságot. Nappal egy mélyedésben húzódott meg és gazt húzott a fejére. Éjszakánként néha kimászott rejtekhelyéről, néhány cső kukoricát tört, visszamászott és így élt, míg a német csapatok előretörtek és őt megtalálták.

— Húsz kilót fogytam a három hét alatt — mondja — és *a sok szenvedés után majd megríkatott az a szeretet, amivel hazahoztak és itt fogadnak ...* Életemben sohasem reméltem, hogy repülhetek valaha, most meg, lám, külön géppel hoztak ...

Kardos Ferenc fonyódi tizedes, *Kupák* Mihály békési tizedes és sorra a többiek — gerincsérültek, fülsérültek, arcsérültek, szemsérültek — mind-mind azt mondják, hogy *nagy megnyugvás számukra, hogy olyan gyorsan hazahozták őket.*

Beszéltünk a betegeket kísérő egyik *repülőorvossal:*

— Nagyszerűen bírták az utat, annak ellenére, hogy rendkívül viharos, dobálós idő volt. A Kárpátok felett a gép jegesedni kezdett, szerencsésen áthozta a gépet a pilóta, alaposan megdolgozott az út alatt.

— Egy sürgős koponyalékelésre és egy szemműtétre van szükség. *Rádión már értesítést küldtünk az útról. A rádióértesítés alapján már előkészültek a műtétre a kórházban, a szaksebész és a szemész már bemosakodva várják a két bajtársat.*

A betegszállító autók óvatosan kigördülnek a repülőtérről, a *Savoia*-gépet viszik előkészíteni a legközelebbi útra.

A repülőorvos pedig elmondja, hogy végignézett néhány bolsevista kórházat. A kórházi igazgató-főorvos, a sebészorvos *piszkos csizmában, gúnyában járkel a betegek között, kezük, körmük szennyes. A fertőtlenítő szereket sörösüvegben tartják. A betegeket a legyek milliói kínozzák.* Orvosi szakkönyve egyik szovjet orvosnak sem volt. Nagynehezen egynél talált egyetlenegy »szakkönyvet« — *Puskin* összes műveit.

A hadi egészségügyi szolgálatban is ég és föld a különbség a szovjet és a magyar ellátás között.



A repülő betegszoba megürült



A sebesülteket kísérő repülőorvos beszél ...



A gépkocsikba helyezik a sebesülteket

EGY VADÁSZREPÜLŐ-SZÁZAD NAPLÓJA AZ OROSZ ARCVONALON



A **Magyar Szárnyak** köszöntő levelet küldött a szovjet arcvonalon harcoló **Tomor** vadászszázadhoz és megkérte a század naplójának vezetőjét, hogy legfrissebb hadiélményeikről azon melegében küldjenek híradást a magyar repülővilág számára. A század krónikása az alábbi levelet írta hozzánk:

Reggel öt óra van... a napos tizedes lábujjhegyen jön be a pilóták hálószobájába. Csendesen felkölti a készültségi raj tagjait. A három vadászrepülő óvatosan, hogy zajt ne csapjon, felöltözködik, kisietnek a repülőtérre, ahol a szerelők most húzzák le a gépekről a borító ponyvákat. Félperc multán a raj három gépe harsogással űzi el a hajnali csendet, kurta motorpróba, azután leállnak a légcsavarok: a raj készen áll, hogy akármelyik pillanatban levegőbe emelkedjék a repülőtér védelmére.

Hat órakor kelnek a többiek. Az előző nap rendszerint kemény csatákkal telt, a századparancsnok rendelkezésére harsány és víg zeneszó az ébresztő: friss indulók zengenek a század rádiójából.

Október elején már csípősek erre felé a hajnalok, csípős-hideg a kútvíz is, gyorsan megmosakodunk a reggeli torna után, felfrissül a század egész napra a talpától a fejebúbjáig.

Hét órakor: *sorakozó!* A századparancsnok egész napra elosztja a munkát. A pilóták és szerelők a gépeik közelében maradnak. Telefon, íróasztal a tábori sátrakban, örökös készenlétben vagyunk.

Három vörös bombázó elbújik a felhőbe

Megszólal a telefon a sátorban: a figyelőszolgálat jelenti, hogy arcvonal fölött, *éppen repülőterünk irányában szovjet bombázók repültek át.* A készültségi raj személyzete azonnal gépbe ugrik, felbődülnek a motorok, a raj pillanatok multán már magasan fentrepül, meredek vonalban tör egyre följebb az ellenség közeledési irányában.

A három vadász eltűnik a felhőben és éppen jókor érnek fel, a ragyogó napsütésben még megpillanthatják velük szemben *szorosan a felhők felső szegélyéhez tapadva az óvatosan lopakodó három szovjet bombázót.* Nem lehet géppuskavégre kapni őket, mert nyomban belemenekülnek a felhőkbe.

No, de a mi rajunkon nem fognak ki! A raj éles fordulóval hátraarcot csinál, *két gép belezuhan a felhőbe*, hogy a felhő alól kibukkanó bolsevista *Martinokat* nyomban fülönfoghassa, a harmadik gép fentmarad a felhők fölött, hogy a menekülőt kaphassa majd el.

A harmadik gép vágtat a felhők felett, pilótája a napsugarak által át meg átvilágított, tejszerű ködös felhőben néha maga alatt látja szédítőnek tetsző gyorsasággal tovasuhanni a vörös bombázókat. Valahányszor megpillantja őket, *tűzkígyókat enged rá, géppuskáinak nyomjelző lövései vörös csíkokká sötétednek a felhőben.* Sajnos ezekre a felhőben száguldó árnyakra pontosan célozni alig lehet. Ilyenkor az ember vad dühvel szorítja össze fogait, átkozza a felhőket, legalább néhány tenyérnyi nyílást kíván, hogy megláthatná ellenfeleit.

A bolsik kiszámítják, hogy mikor érnek a célhoz és cél előtt kisiklanak a felhő alá!

Ha rámenős pilóták ülnének a szovjet bombázókban, kibírnák ideggel azt a néhány félpercet, amíg rásuhannak a célra, bombáikat kioldják, azután teljes gázzal visszahúznak a felhőkbe. De nem annyira elszántak, hogy merni mernének: amint meglátják a felhők alatt leselkedő két vadászgépet, *visszabújnak a felhőbe. Kapkodó repülésükön meglátszik: örülnek, hogy menthetik a bőrüket.* A felhőben megbújnak, eltűnnek, nem lehet kipiszkálni őket. Légigyőzelmeinket nem szaporíthattuk ugyan, de annyit legalább elértünk, hogy *a bombatámadást sürgősen elhalasztották.* A raj egy ideig még fentmarad, hogy az esetleg visszatérő vörösöket kellően fogadhassa, de hiába várakozik, szolgálati idejének lejárta közeleg, a gépek egyenként rácsapnak a repülőtérre, magasan kihúzott forduló után leszállnak.

Német, olasz bajtársak

Jóideig semmi sem történik. Egyszer csak nagy sebességgel közeledik, egyre nő egy kis pont az égen: *német vadászbajtárs gépe süvít el szédítő sebességgel felettünk.* A bajtárs leszáll, tiszteleg, benzintöltést kér és kap. Még ezt a szerelők elintézik, tízórait rögtönözünk és gyorsan elmondjuk egymásnak érdekesebb légigyőzelmeink történetét. A német vadászbajtárs fiatal, alig 22 esztendős, de már *van egy sereg légigyőzelme és sok szép kitüntetése.* Csaknem minden arcvonalon volt már, járt Budapesten is. Kézszorítás, tisztelgés, gépe meredeken felrepül, azután néhány pompás lecsapással búcsúzik és eltűnik a láthatáron.

Felejthetetlen kedves napokat töltünk együtt azokon a repülőtereken, ahol német, olasz és magyar pilóták vannak összetelepítve. A jólvégzett napi bevetések után, este a pihenés óráiban természetesen megalakulnak »a nemzetközi« bridzs-játszmák, háromféle nyelven licitálnak. *Nagy mesterek vagyunk a bridzsben, már csak azért is, mert — kör ász a század jelvényünk.*

A déli pihenő alatt »sportversenyek« következnek: *a bombázó- és vadászszázadok legénysége játszik egymás ellen immár bajnoki labdarúgó mérkőzést.* Nagy a drukk a nézőközönség részéről, biztatgatjuk is a küzdőcsapatokat.

Alacsonytámadás

Délután a repülőparancsnok futárgépe jön, bevetési parancsot hoz a *Tomor*-századnak. A negyedik német

őrezred egyik vállalkozását kell biztosítani a Dnyeper folyó árterületén. A szovjet vezetés ezt a német egységet szeretné körülkeríteni, a feladat az, hogy alacsonytámadással ugrasszuk szét a készülődő szovjet támadást.

Ez nekünk való feladat! Lerögzítjük a támadás pontos helyét, motorindítás, kipróbáljuk az elektromos célzókészülékeket. Öt pilóta várja harcrakészen az indulási karjelet, azután a századparancsnok gépét követve, *sorra felrepülünk.*

Az odarepülés útvonalán jókora darab kopár terület. Éppen arra teremtette Mars isten, hogy a támadás előtt kipróbáljuk rajta géppuskáinkat. Sorra rázuhanunk, néhány golyót kieresztünk, *valamennyi géppuska rendben van.*

Gondosan ügyelünk, hogy a vörösök idő előtt ne fedezzenek fel bennünket, szorosan a terep felett repülünk, fák, dombok, hajlatok fölött alig néhány méternyire. És figyeljük a századparancsnok gépét, a gép egyszerre csak keresztirányúan billeg, *ez a jel, hogy helyt vagyunk, kezdhetjük!*

Mint a haláltszóró förgeteg

Célzókészülékeink kigyulladnak, előrevágjuk a géppuskák vezénylését... Az ujjak átölelik a lőbillentyűt. Egy pillanat multán mind az öt gép felszökik a dombok mögül, azután, *mint a haláltszóró förgeteg, rácsap az ellenségre. Öt motor harsog, bőg teljes erővel, tíz géppuska ontja előre a foszforcsíkok villámsebes kígyóit és a lövedékzápor rendre kaszálja a vörösök által megszállt terepet...* Nagyon biztosak lehettek a dolgukban, tömören, minden gyanú nélkül várakoztak és most az égből váratlanul lecsapó tűzeső valósággal megbénítja őket. *A halálnak ezernyi aratása kővé mereszti a bolsevista tábort,* aztán mintha az utolsó ítélet büntető parancsszava harsogna el fölöttük: *kitör a pánik, de nincs idejük magukhoz térni, mert a német őrezred már támadásba lendül és az égi tűzförgeteg összefolyik a földi pusztulás tűzesőjével.*

A támadás sikerült és a nagy örömet csak fokozza a német őrezred parancsnokának este hozzánk érkező hálásszavú értesítése, amely közli, hogy az alacsonytámadás *kimentette a német bajtársakat a már szorosra fogott hurokból, megindította az ellentámadást és szétugrasztotta a jelentős bolsevista erőket.*

Hírek hazulról.

Éppen amikor hazaérünk az alacsonytámadásból, kedves vendéget pillantunk meg repülőterünkön: *ott a Budapestről érkezett futárgép.* Olyan üdítő szórakozás ez számunkra, mint ahogy kisvárosban szokás kisétálni a késő délutáni vonathoz. Levelet, csomagot várunk hazulról, jön is bőven mindkettőből. Jön a géppel mindig egy sereg régen látott bajtárs, akik új híreket hoznak, *szavukból az otthon aggodó szeretete áramlik felénk.* Persze, először nyomban meghívjuk vacsorára őket, vacsora után valaki leül a század öreg pianinójához és nótát kezd billegtetni. Nálánál különb zongorista is akad a században, hamarosan gitár, hegedű kerül melléje, belekezd az énekkar is. Olyan rögtönzött hangversenyt csapunk, hogy akár belépődíjakat is szedhetnénk.

De, tegyük el magunkat holnapra!... Végetvetünk a zenének, lámpaoltás, a sötétben még egy kis ideig halkan, puhán muzsikál a rádió... A sötétben fel-felvillannak az utolsó cigaretták parazsai, ilyenkor mindannyian egy kicsit *hazagondolunk.* Valaki egy félig már öntudatlan, álmos mozdulattal lekattintja a rádiót, azután mély, egészséges alvás lesz az úr a hálóteremben.. Egy elalváselőtti utolsó pillantás még ki az éjszakába: *az ablak előtt feltűzött szuronnyal most sétál el az éjszakai őrszem...*

A BUDAVÁRI EJTŐERNYŐ ÉS MESTERÉNEK TÖRTÉNETE

ÍRTA: PÁLÓCZY EDGÁR

Az elmúlt napokban a magyar sajtó vichy jelentés alapján hírt adott arról, hogy a *Marseille-Soir* nevű francia estilap megemlékezett »*Garnerin*« ejtőernyős kísérleteiről és azoknak budai vonatkozásáról. A francia ujság, amely nem ismeri az ejtőernyő *magyar* feltalálójának, *Varencsics Faustusnak* életútját, hibásan állítja tehát, hogy *Garnerin* — mert ez volt az igazi neve — a világ első ejtőernyőse. Amit azonban ejtőernyős kísérleteinek *budai* vonatkozásairól állít: az teljesen helytálló és felette időszerű, hogy arról e hasábokon megemlékezzünk, mert épen itt mutattuk be írásban és képekben a közelmultban az ejtőernyőt 1616-ban feltaláló csanádi püspököt és zseniális találmányát: az ejtőernyőt, amely a mostani háború eseményei révén a világérdeklődés középpontjában áll.

Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy az ejtőernyő *tökéletesítése* körül nem is egy, hanem két *Garnerin* szerzett nagy érdemeket. *Garnerin André Jacsues* (1769—1823) és *Garnerin Jean Baptiste Olivier* (1766—1849) testvérek voltak. Az első tartotta magát az ejtőernyő *feltalálójának*, az idősebb az ejtőernyő *tökéletesítőjének* és még életükben oly szenvedélyes vitákat vívtak egymással az elsőbbség kérdéséről, hogy Garnerin André Jacques 1815-ben nem átallotta igaza tudatában e testvérharcot egy röpiratában a világ elé vinni, mely ámulva és nagy érdeklődéssel olvasta az *Usurpation d'état et de réputation par un frère au préjudice d'un frère* című szenzációs röpiratot.

Bennünket e könyv és vita főleg magyarországi, illetve budavári vonatkozásai miatt érlekel, mert felelevenítése most nemcsak időszerű, hanem érdekes is, mert amint látni fogjuk, megállapítható belőle, hogy ámbár az ejtőernyőt a XVII. század elején írásban és képben a világ *Varencsics Faustus* volt csanádi püspök *Machinae novae* című művéből ismerte meg

először, a XVIII. század végén egy budai börtönben ha a találmány nem is született újjá, de gyakorlati jelentősége feltalálójának elgondolása szerint bebizonyosult. Annak pedig, hogy az ejtőernyő történetének ezt a fázisát is Magyarországra rögzíthetjük, igen érdekes előzményei vannak.

Garnerin André Jaques 1769-ben, tehát Napoleonnal egy évben született. A francia aviatikai irodalom Charlesnak, a jeles léghajósnak, Montgolfier kortársának legkiválóbb tanítványát látta benne. A nagy francia forradalom napjaiban jutott már mint neves léghajós először történelmi szerephez. A hírhedt Közjóléti bizottmányban, amelynek intézkedéseiből minden, csak jólét nem fakadt, ő indítványozta a francia forradalom hadseregének léghajókkal való felszerelését. Indítványát csodálkozással vegyült lelkesedéssel fogadták el s így született meg az *első* katonai légügyi alakulat a »*compagnie des aéroostiers.*« Ezek az első légügyi katonák *Meudonban* állomásoztak. E város később is fontos szerepet játszott a francia aviatika történetében.

1793-ban, a szerencsétlen XVI. Lajosnak és Mária Antoinettenek kivégzése után, amikor már nyilvánvalóvá lett, hogy a francia forradalom katonáinak meg kell majd küzdeniök elveikért egész Európával, Garnerin is kikerült a frontra és mint a konvent biztosát azzal a feladattal bízták meg, hogy az északi sereg kötelékében léghajójából kémlelje az ellenség mozdulatait és hadi állásait. E feladatnak eleget is tett mindaddig, míg léghajóját ellenséges golyó el nem találta, és hadi fogságba esett.

A francia csataterek foglyainak egy részét Magyarországra irányította a hadvezetőség. A Habsburgok birodalmának mi voltunk nemcsak a legtöbb vért adó és legjobb katona anyaga, hanem a legkeletibb része is és ezért itt látták a forradalmárok legcélszerűbb gyűjtőhelyét. Ekkor népesült be először a II. József építette pesti *Ujépület* is, amelynek helyén ma a Szabadság-tér áll, még pedig francia hadifoglyokkal, akikről fel van jegyezve, hogy titokzatos bujtogatásra, amelyben benne volt a magyar jakobinusok keze, fel akartak lázadni és nálunk is segédkezni forradalmi megmozdulásokban, amelyekbe *Martinovics Ignác* révén már be volt szervezve számos kisebb-nagyobb ember. A nevezetesebb francia hadifoglyokat azonban nem az Ujépületbe zárták, hanem a budavári régi Ferences kolostorból alakított börtönbe, amelynek épülete később Országos Levéltár lett, ma pedig a Belügyminisztérium palotája áll a helyén. Ide került Garnerin André Jaques is.

Két évig raboskodott itt Garnerin. 1795 december 19-én végre többedmagával kicserélték XVI. Lajos leányával az *Augoulemi hercegnővel.* Ez is bizonyítja, mily sokra értékelték képességeit honfitársai. Jellemző, hogy már két év mulva a budavári hadifogoly *Voyage et captivité du citoyen Garnerin* címen megjelentette hadiélményeit. E könyvben részletesen foglalkozik budavári fogságának idejével. Megtudjuk belőle, hogy csak egy vágy, egy gondolat uralta elméjét börtönében: *Szabadulni minden áron, minden eszközzel.*

A fogság keserves napjaiban — mint tanult léghajósnak — eszébe jutottak nagy honfitársának, *Lénormandnak* (1757—1839) a jeles francia vegyésznek és mechanikusnak kísérletei az ejtőernyővel: a »*parachute*«-tel, amelynek *nevet is ő adott.* Amit *Verancsics Faustus* már a XVI. század végén elgondolt: várból ejtőernyővel leereszkedni, most az ő agyában öltött újra gondolatot. Nagy titokban tehát az éjjeli órákban a börtönpadló léceiből hasított deszkákból és lepedődarabokból belekezdett a szabadságothozó ejtőernyő elkészítésébe. Az ejtőernyő el is készült, a szabadság már intett feléje, amikor őrei megtalálták a furcsa szerkezetet és még szigorúbb őrizetbe vették készítőjét.

Hogy nem az ő találmánya volt az ejtőernyő, azt bizonyítja az a tény is, hogy hasonló módon akart szabadulni ugyanekkor Spielberg várából egy másik híres francia hadifogoly: az a *Drouet* postamester is, ki a szökni akaró XVI. Lajost és családját *Varennes*-ben felismerte és elfogatta. Ő is mint hadbiztos került fogságba. Drouet ejtőernyőjével egy viharos éjjelen le is ugrott a spielbergi várból, de tört lábakkal maradt az árokban, a bástyák lábánál.

Két évvel a hadifogságból való szabadulás után: 1797. okt. 22-én a párisi Monteaux parkban mutatta be az első ejtőernyős kisérletét Garnerin mester, de csak 1800 szeptember 23-án sikerült neki az ejtőernyő iránt felkelteni a közérdeklődést. E napon egy Páris melletti katonai gyakorlótéren, nagy közönség jelenlétében léggömb ereszkedett a magasba és egy furcsa, ernyőszerű szerkezetet húzott maga után a levegőben. A szerkezet végén, akárcsak *Varencsics Faustus* homo volansának, »repülő emberének« 1916. évi rajzán, kötelekhez erősítve egy ember lógott: *Garnerin.* Amikor a léggömb állítólag 3000 lábnyi magasságba került: az ejtőszerkezet levált róla és utasával együtt lassan alászállott a föld felé.

Garnerin — akárcsak ma a vitéz ejtőernyős katonák — hol függőlegesen, hol vízszintesen táncolt a levegőben, de végül sértetlenül földet ért.

Bonaparte megbízottai végignézték az érdekes és újszerű kisérletet és másnap Napoleon látni akarta a bátor léghajóst. Megajándékozta egy díszpuskával — mintha csak megérezte volna, hogy a lövő fegyver lesz egykor az ejtőernyős katona legfontosabb fegyvere és elkérte tőle ejtőernyőjének rajzát.

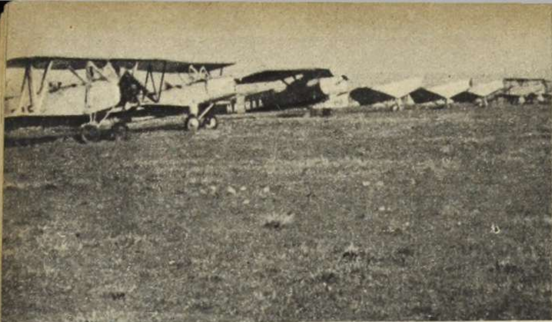
Az ejtőernyő azonban, bár maga Garnerin André Jaques vagy talán valójában bátyja a „kéményes bevágásával is tökéletesítette, nem terjedt el és nem jutott szerephez még e korban, amely a felszállás problémáját akarta meggyorsítani, nem a leszállását.

Garnerin Jean Baptiste Olivier leánya *Elisa* azonban, mint *első* női aeronauta többször megismételte az ejtőernyős leszállást 1815—1820 között. Hiteles feljegyzések szerint negyvenszer emelkedett fel a magasba léghajón és ereszkedett le ejtőernyőjével.

Garnerin André Jaques, az »aeronaute célebre«, azonban világhírre vágyott ejtőernyőjével. Ezért még 1800-ban Oroszországba utazott és ott ejtőernyős kisérletét bemutatta az orosz udvar előtt. I. Pál cár, aki ép akkor kötötte meg »a semleges szövetségét«, amelynek éle Anglia ellen irányult és akinek leánya, a szépséges *Alexandra Paulovna* nagyhercegnő egy évvel azelőtt került Budára, mint a fiatal József nádor hitvese, rendkívül érdeklődött Garnerin kisérlete iránt már budai vonatkozásai miatt is és »*prémier aéronaute du Nord*«-nak nevezte el a bátor francia léghajóst. Hírkoszorúzottan tért vissza Garnerin a francia fővárosba, de ejtőernyője iránt mégis megcsappant az érdeklődés.

Napoleon császárrá koronázásának nagy napján, 1804 december 2-án, Garnerin a Notre Dame előtti térről egy óriási léghajóval, amely 3000 szines üvegből készült császári koronával volt diszítve, szállott fel a nép ujongása közben a magasba. Kedvező szél léghajóját délkelet felé vitte és másnap Róma közelében szállt le. A leszállás alkalmával azonban az üvegből készült császári korona eltörött. A rendkívül babonás Napoleon ezt rossz előjelnek vette és Garnerin a francia udvarban kegyvesztes lett. Nem is jutott többé szerephez és élete utolsó 23 évéről mit sem tudunk.

Garnerin emlékét összefonta Budavár történetével. Budai fogsága idején börtönének egyik-másik cellájában egy magyar politikai rabnak agyában, aki korának jeles *fizikusa, feltalálója és léghajósa* volt, megszületett *a bombavető repülőgép első elgondolása.* Ennek egykorú bizonyítékait most készülő munkámban: *A léghajózás és repülés története Magyarországon,* fogom közzétenni.



Sportgépek arcvonala a kolozsvári repülőnapon



A város felett



Pihenő a nagyváradi repülőtéren

A KOLOZSVÁRI REPÜLŐNAP

A magyar sportrepülés vezérkara két napig a kolozsvári cserkészrepülők vendége volt és az első erdélyi repülőnap azzal indult, hogy a magyar sportrepülés mutatkozik majd be a 22 esztendeig repülést alig látott erdélyi magyarságnak. A találkozás azzal az eredménnyel végződött, hogy *a magyar sportrepülés megilletődve köszöni meg azt az izzó repülőmunkát, amelynek kiteljesedéséhez az erdélyi magyarok lelkessége kellett.* A repülésnek csodálatosan szép emlékei, élményei, alakjai és eredményei vannak Kolozsvár városában.

★

A kolozsvári repülőnap komoly feladat volt a magyar sportrepülés számára, meg kellett mutatnia minden elért nagy eredményét. Négy órán keresztül olajozott pontossággal egy percnyi várakozás, vagy kihagyás nélkül, a legváltozatosabb repülőlátványosságnak lehettek részesei azok, akik megbirkóztak Kolozsvár és Szamosfalva között a távolsággal, a lehetetlen és akadozó autobusz-összeköttetéssel. A vénasszonyok nyarának utolsó szép napjait kihasználandó, nem volt és nem lehetett elég idő a tömeglátványosság gyors és mintaszerű megszervezésére, de talán Kolozsvárnak még nincs is kellő tapasztalata és gyakorlata tízezres tömegek mozgatására. Ez azonban csak részletkérdés, az eredmény mégis az, hogy *Mátyás király városának lakói megszerették és megismerték a repülést.*

A repülőnap repülőrészét a *Magyar Aero Szövetség* megbízásából a budapesti *MÁV Testvériség Sportrepülők Egyesület* rendezte, a repülési részt *Antal* Lajos főmérnök állította össze és *hívására minden számottevő sportegyesületünk és repülőnk ott volt Kolozsvárott.* A *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* teljes repülővezérkara résztvett *Tasnády* László vezetésével a műsor minden látványosságában, a *BSzKRt. Sportrepülő Egyesület* levitte teljes gépállományát *Kováts* Sándor vezetésével és *Kőszegi* Gyulával az élen a BSE nyolc gépe szerepelt.



Tariska mérnök kétüléses gépével

A kolozsvári közönség hálás örömmel fogadta a repülőmutatványokat, förgeteges tapsvihar köszöntötte a repülőket. A repülővendégek számára a legemlékezetesebb élmény volt az a rögtönzött műrepülőversengés, amelyet régen-régen be kellett volna már mutatni a főváros közönségének is. *Pintér* József, *Tasnádi* László, *Kováts* Sándor repültek érdekes műrepülőműsort — valamennyiök egyénisége benne volt a finoman és merészen felrajzolt műrepülő figurákban — utánuk a »veteránok« legjobbja: *Majoros* János ült a kék *Klemmbe* és a föld fölött 5 méterre olyan műrepülő bemutatót vágott ki, hogy *leglelkesebben az előtte versengő hármak és velük együtt a repülőtéren levő minden rangú és rendű repülő tapsorkánja zúgott fel.*

Számukra a legkedvesebb meglepetés az volt, hogy levegőbe emelkedett a Kolozsvárott állomásozó *Ricsi* század egyik raja — *Pottyondy* László főhadnagy, *Császár* László hadnagy, *Kertész* Árpád őrmester — és ízelítőt repültek a szovjet arcvonal fölött sokszor elvégzett hadirepüléseik sokrétű feladatából. 500 méter magasan a *fordulóharcok* minden szépségét megcsillogtatták egy légiharc megjátszásában, azután — mintha géppuska-, vagy gépágyúfészket akarnának a repülőtéren megsemmisíteni — a szélrózsa minden irányából, villámgyors irányváltoztatásokkal rá-rácsaptak a repülőtérre, csak az hiányzott, hogy géppuskáik foszforcsíkjai vágódjanak a »megsemmisítésre« ítélt »ellenségre«. De mind ez csak játékos művészet volt számukra, az igazi ezután következett: kötelékben rajrepülést mutattak be, egymást követték a szebbnél szebb orsók bukófordulók, bukfencek, mind ez hihetetlen finomsággal, pontossággal és olyan szoros kötelékben, hogy szárnyvégek között alig néhány centiméter fért volna el. Végezetül óriáskört repültek, felejthetetlen látvány volt.

Este a kolozsvári cserkészrepülők — sorukból *Hye* György és *Szőts* Ferenc bemutatót repültek a repülőműsor megnyitójául egy *Vöcskön* és egy *Pilisen* — díszvacsorát rendeztek, amelyen dr. *Keledy* Tibor polgármester, sportrepülés nagy kolozsvári támogatója felköszöntőt mondott a Kormányzó Urra, majd a kolozsvári *Széchenyi* repülőnap alkalmával felköszöntötte a magyar repülés vezetőit és kiosztotta a részvevők között a város ez alkalomra készíttetett értékes és művészi emlékplakettjét. A magyar repülés vezetői közül *Ember* Sándor dr. szólalt fel a vacsorán, megerősítette a kolozsváriakat repülőhitükben azzal, hogy *a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap és a Magyar Aero Szövetség ezután is mindent meglesz, hogy a kolozsvári és az erdélyi sportrepülést gépben, felszerelésben, anyagiakban és tanácsokkal tovább segíthesse.*

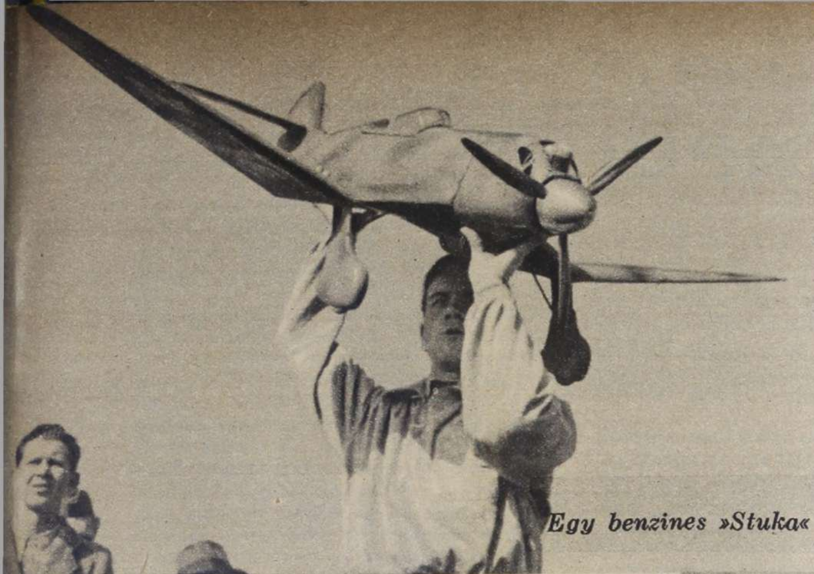
A város katonai és polgári előkelőségei sorában szerényen meghúzódott a repülőnapon dr. *Szász* Ferenc vármegyei főjegyző, a kolozsvári sportrepülés egyik legérdemesebb segítője. Nyilván nem akarta, hogy megtudják róla: *Dezméri legelő-birtokának jelentős részét teljesen ingyenesen ajánlta fel a kolozsvári vitorlázórepülés céljaira, hogy megértő segítése nélkül, nélkülöznék a kolozsváriak a környék legkiválóbb vitorlázóterepét.*

Kováts Sándor az új BSzKRt Klemmen vitte feleségét, Filótás Lilit a kolozsvári repülőnapra



Műrepülést néz a kolozsvári repülőnap közönsége





Egy benzines »Stuka«



Marton mérnökkari százados és Jánosy főszerkesztő a versenyen



Benzinmotoros indítás

A benzinmotorosok »Stand«-ján

A díjak



Iván indít



vitéz Hefty a fiatal repülők között

KÉPEK AZ ORSZÁGOS REPÜLŐMODELVERSENYRŐL

Beszámoló a következő számunkban



Tökéletes indítás



A székesfehérváriak egyik benzinmotoros gépe



A verseny vezetője Tardos felügyelő »lelövi« a sajtót

AFGANISZTÁN KAPUI

Írta: NAGYIVÁNYI ZOLTÁN

Most már csak két olyan komoly országszámba vehető népközösségi terület van a világon, melyek egy centiméternyi vasútvonal fölött sem rendelkeznek, és ez a kettő is szomszédos egymással: Tibet és Afganisztán.

Az előbbi a lámauralom áthatolhatatlan, kolostori misztériumai révén talán titokzatosabb, de Afganisztán két okból érdemel több figyelmet és pedig amiatt, mert ez az ország a mongol puszták és India mellett az emberiség egyik bölcsője, azután pedig, mert napról-napra jobban előtérbe kerül a jelenleg folyamatban levő gigászi mérkőzés színpadán.

Különben Afganisztánnak a különleges érdekességét a területével szorosan összefüggő egyik földrajzi meghatározás is igazolja. Ugyanis az emirátus északkeleti és keleti részén szinte valószínűtlen magasságban fekvő fennsíknak a neve »Pamir«, a »Világ tetejét« jelenti. Innen felülről indultak el az ókorban, az egészséges, igénytelen, de harcias árja törzsek a Khaiber-szoroson át Indiába, hol a Pandzsab, az »Öt folyó« dúsgazdag völgyeiben be is fészkelték magukat. Itt megerősödve, a jólétben beállott túlnépesedés folytán feleslegessé vált néprajaikat azután tovább küldték... Nyugatra...

A Khaiber-szoros, mely az utazás iránya szerint vagy Indiának, vagy Afganisztánnak az egyik főkapuját jelenti, már egy kisebb könyvtárra menő külön irodalommal dicsekedhet.

Ezen át vonultak be az ó- és a középkorban, de még az újkor elején is a »nagymogul«-ok, az afgán lovas hadaik élén többízben is Indiába, hol a fegyverviselésben járatlan, szelíd lelkű brahmánus és budhista hitű hindukat, ez utóbbiaknak a nagyon sokszoros számbeli fölénye ellenére, leigázták. A nagymogulok kora elmúlt, ma már csak a delhi-i és lahore-i örökbecsű építkezéseik nemes vonalai hirdetik ezt a régi dicsőséget, de az afgán szó még a jelenben is megőrizte a félelmes csengését a Ganges és az Indus gyönyörű birodalmában. A »Khaiber-szoros afgánt jelent«, — mondják ott lent a békeszerető lámatisztelők — »az afgán pedig a bánatot« ... de mondanak még mást is.

Például az egyik legelterjedtebb hindu közmondás a következő aggályos rangsorra hívja fel a jámbor lelkek figyelmét:

»Inkább bízzál egy sakálban, mint egy kígyóban; inkább egy kígyóban, mint egy rossz asszonyban; de még inkább egy rossz asszonyban, mint egy afgánban.«

Jóllehet, hogy már ez a meghatározás sem hízelgő az afgánokra nézve, ezt a kalandos, vállalkozó szellemű, harcias népet a harmincegynéhány törzsére való tekintettel még lefelé is lehet osztályozni. Ebben a társadalomban azután a Khaiber-szorost évszázadok óta őrző pathan hegylakók foglalják el a legterjedelmesebb helyet.

Erről, a Vazirisztán úttalan sziklavölgyeiben örökké nyugtalankodó, fékezhetetlen, hithű muzulmán harcos néptörzsről a dolog természeténél fogva azok tudnának a legtöbbet mondani, akik közvetlen szomszédságukban élnek, nevezetesen a hindu oldalon a brit-gyarmat birodalom ezen északi határát őrző angol katonai hatóságok, az afgán részen pedig a kabuli, afgán királyi kormány.

A pathoinok tevékenységének aktualitásáról brit vonatkozásban, az utolsó két évtized alatt a világhírnévre szert tett Ipi fakír gondoskodik, aki rövid megszakításokkal, a szó szoros értelmében a saját mohamedán szakállára, állandó háborút visel a legmodernebb fegyverek felett rendelkező angol-indiai gyarmati haderővel.

Az angol tábornokok kitűnő bombavető repülőgépeikkel, hegyitüzérségükkel és lángszóróikkal sem voltak eddig képesek ezt az aszkéta papot a dervíseivel együtt a Khaiber-szorost védő vaziriszt'áni sziklák útvesztőiből kiszorítani. Azt persze a történelem iránti tiszteletből nem szabad elhallgatni, hogy a híres fakíroknak a sasfészkekben lakó népe a vallási fanatizmuson kívül géppuskákkal is fel van szerelve, mely kitűnő fegyvert a hozzávaló bőséges munícióval együtt, egészen a legújabb időkig az ország északi határain túlról szállította nekik a konkurrens nagyhatalom.

Az ember, ezeket hallván, azt hihetné, hogy az afgán királyi kormány miniszterei nyugodtabban alszanak a kabuli rezidencia körül emelt mutatós palotáikban, mikor ilyen megbizható, vitéz és kitartó kapuőrség védi az ország biztonságát a hindu oldalon.

Sajnos, de nem így van...

Az Ipi fakír ugyanis néha Kabulra is vet egy-egy ellenőrző pillantást és valahányszor az ottani udvar, az eleurópaiasodás bűnébe esik és például az orthodox mohamedán egyházi szabályok sérelmére, bizonyos szmókingos, gardenpartis, strandfürdős kilengéseket enged meg magának, olyankor a keményöklű pap a fővárosra is lesujt a haragjával a hegyei közül és nem válogat a fegyvereiben. Kabul a legújabb időben négy trónváltozást élt meg, melyek közül három az uralkodó meggyilkolásával járt együtt, pedig mindegyiket nagyszámú testőrség őrizte.

Igy aztán annak a szóbeszédnek is hitelt lehet adni, amely szerint Kabulban a királyi udvar kimondott papja a Ramazán böjt egyik napján, külön titokban tartott kérelemmel fordul Ali kalifának afgán földön, Mazari-Scheriff városában egy gyönyörű ősrégi sírtemplomban nyugvó poraihoz. A prófétának ezen szelíd utódját a főmufti ilyenkor állítólag arra kéri, hogy áldja meg a patoin törzs fiait éber kitartással, győzelmes sikerekkel, de az arcukat fordítsa állandóan a Khaiber-szoroson túlról várható ellenséges veszedelem felé, nehogy ezek a vad dervisek a kabuli hívságos, földi ügyekkel is ráérjenek foglalkozni...

A másik afgán főkapu az országnak a túlsó oldalán fekszik, mely a szovjet birodalommal határos. Jóllehet ezt a bejáratot nem védik Vazirisztánnak az égfelé nyúló s a dervisek sasfészkeivel teletűzdelt szürke gránitsziklái, ez mégis a Khaibernél sokkal nyugalmasabb multra tekinthet vissza.

Az itteni szomszéd bolsik ugyanis az angol módszerekkel ellentétben, mindeddig csak futárokkal, követekkel és különféle értékes küldeményekkel dolgoztak a céljaik érdekében az emírek udvarában, de a katonai támadást egészen a mai időkig mellőzték. Pedig, hogy már a cárok kormányai készültek errefelé valamilyen komolyabb vállalkozásra, annak legkézzelfoghatóbb bizonyítékát az a vasúti szárnyvonal képezi, melyet a turkomán sivatag szélén viruló mervi oázistól, helyesebben éppen Merv városától a Murghab folyó mentén Kuskig, egészen az afgán határig már régen kiépítettek. A felvonulási szakasz tehát elkészült, de a támadás ...egyelőre... késik. Különös folyó ez a Murghab! A neve perzsa, helyesebben az új divat szerint: iráni nyelven vadkacsát jelent. Tisztavízű haldús folyó, mely azonban szovjet területen búcsút vesz a világtól és láthatatlan végcéllal belevész a mervi oázissal szomszédos sivatag homokjába,... Egyszerűen eltűnik és folytatása nincs.

Kuskkal szemben az afgán oldalon erőd, drótsövény és lövészárkok helyett mindössze negyven darab különös szoboralakú szikla fogadja az utast, amelyekhez fűződő legenda bizonyos vonatkozásban a pathanok viselt dolgaira emlékeztet.

Állítólag egyszer az ókorban az elég közel fekvő hegyekből egy vad csapat tört rá a herati gazdag vidéken a birkanyájaikat, tevéiket és kitűnő lovaikat legeltető békés nomád törzsre, melynek leányai, számszerint negyvenen, a reájuk váró veszedelem tudatában, sebes futással a határ felé igyekeztek. A monda szerint azonban a hegyi rablók ezen a helyen utolérték őket, de nem sok örömük lehetett a zsákmányban, mivelhogy a negyven leány rémületében egyszerre kővé változott. A sziklacsoport azóta a legendának megfelelő »cseldukturán« nevet viseli, ami viszont pustu nyelven van mondva. Az az utóbbi tájszólás végeredményben szintén a perzsa nyelvcsaládhoz tartozik, melyet Afganisztánban széltében-hosszában az egyszerűbb emberek beszélnek, az irodalmi perzsával ellentétben, mely az uralkodóosztály és a bankárok, kereskedők nyelve.

Az erényes kőhajadonok csoportjától természeti akadály nélkül, bár köves, de tevék, sőt lovak által könnyen járható úton lehet eljutni Afganisztánnak az egyik legrégibb fővárosáig, Heratig. Ez körülbelül hatvanezer lakost számláló szép régi város, mindössze nyolcvan kilométernyire fekszik az orosz határtól, de most már csak a durani hercegek ősi várkastélya emlékeztet benne a régi dicsőségre. A környéke voltaképpen egy óriási kiterjedésű gyümölcsöskert, melyben a nagyszemű, mézédes szőlőtől kezdve a banánig, sokféle nemes csemege érik be a nyári tropikus hőségben... Lent eszerint a forró égövi növényzet lepi el a termékeny herati lankát, feljebb, nem is nagyon messze, az örök hóval borított, égbenyúló, hattólnyolcezer méterig emelkedő Hindukush hegység kifutói figyelmeztetik az esetleg betörni szándékozó ellenséget arra, hogy a csak negyven kővé meredt leány által őrzött nyitott kapu dacára, Afganisztánt ma sem lehet egy lélekzetre lenyelni.


A kolozsvári Mátyás-tér madártávlatból


Lilienthal levele Martinhoz

A REPÜLÉS EGYIK MAGYAR ÚTTÖRŐJE:

MARTIN LAJOS DR.

A kolozsvári repülőnap alkalmával a magyar repülés vezetőit csoportban vitték a kolozsvári múzeumba megcsodálni dr. *Martin* Lajos, a kolozsvári egyetem néhai való felsőmatematika-professzorának, volt dékánjának repülési hagyatékát. Más nemzetek már régesrégen a repülés világhírű úttörőjévé avatták volna, egyéniségét legalább *Lilienthal* Ottóéhoz mérték volna, — Kolozsvárt csak a repülés szerelmesei őrizték emlékét.

Martin professzor 1872-ben került Kolozsvárra, előzőleg — katonatiszt korában — már *a madarak szárnyának erezését tanulmányozta* és egyetemi tanárságának első idejében megszerkesztette első repülő-modeljét, amelynek a *Légsikló* nevet adta. 1891-ben szabadalmaztatta *lebegőkerekét*, — ez egy szárnynélküli, lábtaposással működő repülőszerkezet volt — majd újabb siklómodelt szerkesztett és közben sűrű vitaleveleket váltott a vitorlázórepülés atyamesterével: *Lilienthal* Ottóval. A *Martin*-hagyaték legértékesebb része az a három hosszú levél, amelyet kézírással intézett a tudós kolozsvári repülő-professzorhoz *Lilienthal* Ottó. Külön fel kellene dolgozni ezt a hagyatékot, bizonyos, hogy a háború után, amikor a sportrepülés nemzetközi kapcsolatai újból helyreállnak, a repülés hőskorának legemberibb dokumentumairól szóló legérdekesebb olvasnivaló lenne világszerte.

Átlapoztuk a Martin-hagyatékot: tiszta gyöngybetűkkel írt vaskos tervezgetések, leírások, rengeteg algebrai képlet, látszik a munkákon, hogy Martin professzor a sajátmaga által megtalált aerodinamikai és aerotechnikai következtetéseket a felsőbb matematika megdönthetetlen logikájával állította fel.

1892-ben, jóval a *Wright*-testvérek feltűnte előtt, elsőnek állította a repülés jövendőjét előkészítő kisszámú nemzetközi tudósgárdában, hogy a repülőgépeket úgy kell megépíteni, hogy *szárnyaik belső vége külön mozgatható legyen, mert a forduláshoz szükség van arra, hogy az egyik szárnyvég lefelé, a másik szárnyvég fölfelé elhajoljon.* Vagyis: *Martin professzor volt a csűrőfelület egyik kigondolója és előharcosa.*

A repülés volt mindene, úgyannyira, hogy 1895-ben rektori székfoglaló beszédében *a repülést jelölte meg a tudomány legközelebbi feladatának.* Előadásaiban, leírásaiban, magánlevelezésében *Jókai* fantáziáját meghaladó látnoki erővel jelölte meg a repülés jövendő útját: azt állította, hogy *a közlekedésben, postaszállításban, de a hadviselésben a repülés a jövő.*

Mint a repülés minden zsenije, ő is csapongó fantáziával foglalkozott a repülés minden ágával. Nem elégedett meg a siklógépek tervezgetésével, csapkodószárnyú repülőszerkezeteket is tervezett, végezetül pedig megépítette *lebegőkerekét*, amelynek emberi erővel kellett felemelkedni a földről.

A *lebegőkerék* ma a kolozsvári múzeum egyik legféltettebb kincse. Mondják a kolozsváriak, hogy *1919-ben még működött.* A megszálló csapatok feldobták a múzeum padlására, a szerkezet megrongálódott.

Érdekes ez a lebegőkerék: *négyágú állvány, tetejének négy sarkán köralakban vannak elhelyezve a vonalzószerű forgatható lapok.* Aki a négy állvány közé beleállt, megfogódzott, a lábával taposta a lábtartókat, mozgásba hozta a szerkezetet, amelynek négy forgó csokra nagy sebességgel pörgött és a számítások szerint ennek az emberi »rotor-gépnek« *levegőbe kellett emelkedni.* A forgólapok olyan ügyesen voltak felépítve, hogy csak akkor fekűdtek rá teljes lapjukkal a levegőre, amikor emelniök kellett, amikor munkát nem végezve fordultak az újabb emelőkörre: élükkel haladtak felfelé, hogy minél kisebb ellentállásuk legyen.

A kolozsvári feljegyzések szerint 1896-ban készült el a gép és *Barta* Gergely, az akkori kolozsvári tűzoltóparancsnok vállalkozott arra, hogy felrepül vele. Szemtanuk előadása őrizte meg azt az állítást, hogy *a tűzoltóparancsnok igen erősen dolgozott, de sikerült is neki a szerkezet segítségével a földtől 2—3 m magasságnyira felemelkedni.*

✶

Tulogdy János tanár és *Hye* György kolozsvári repülőmunkáját már ismeri a magyar sportrepülővilág, ők vették fel elsőnek a felszabadulás után a magyar sportrepülés vezetőivel a kapcsolatokat és ők voltak a kolozsvári repülőnap közvetlen megrendezői.

De itt van *Augusztics* Ferenc és *Tulogdy* János tanár mellettük.

Augusztics autókereskedő, gyerekkorában vonzódott a repüléshez, Franciaországban *Blériot* repüléseinek volt szemtanuja, a világháborúban pedig kitanulta *Wiener-Neustadtban* a repülést. A háború idején sokat és sűrűn repült Kolozsváron, ő ma a kolozsvári repülő fiatalok leglelkesebb »öreg« bajtársa.

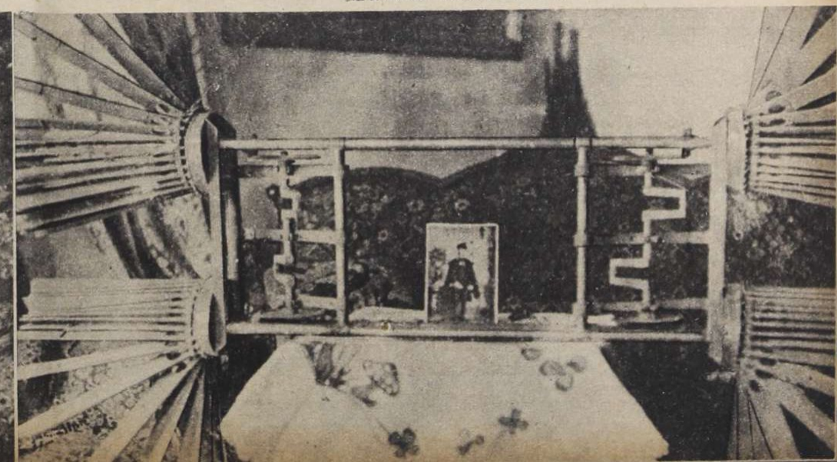
Tulogdy János tanár, a református kollégiumban tanít természetrajzot és földrajzot. A *Wright*-testvérek idejében modelezett már, a román megszállás alatt néha Budapesten töltött néhány napot is, ilyenkor mindig hazavitt dugva valami segítséget a repülésről álmodozó kolozsvári fiatalságnak. Modelépítéshez való anyagok, egy-egy új repülési szakkönyv, vagy ha más nem: *egy darab használt gumi indítókötél került elő útipoggyászából.*

Amikor 1931 tavaszán a *Zeppelin* Magyarország fölött körútat repült, 12.000 leit áldozott arra, hogy résztvehessen az óriásléghajó magyarországi útján. Kedves jelenet volt látni, amikor összetalálkoztak a légierők parancsnoka képviseletében a kolozsvári repülőnapon megjelent vitéz *Csenkey* Géza repülőezredessel: *mindketten résztvettek a Zeppelin magyarországi hőförgeteges útján és azóta nem találkoztak.*

A sportrepülők Czirmay százados vezetésével Martin tanár sírjánál

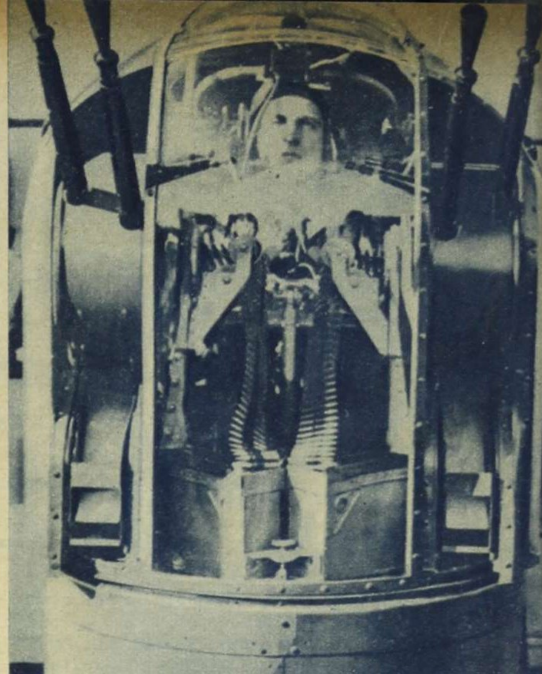


Martin tanár lebegő kereke





Boulton & Paul Defiant kétüléses angol rombolók. A vezetőülés mögött jól látszik a légnyomású motorral forgatott géppuskatorony



A Nash & Thompson hidraulikus géppuskatorony az Armstrong Whitworth Whitley törzsvégében

MOTORMEGHAJTÁSÚ GÉPPUSKATORNYOK

Anglia, harcigépeinek fegyverzetét tekintve, a környező államok légierőitől meglehetősen eltérő utakon haladt. Ezeknek során a fegyverzet egy olyan válfaját fejlesztette ki, mely más légierőknél egyáltalán nem, vagy csak igen csekély mennyiségben található meg. A R. A. F. bombázóin és rombolóin rendszeresítették a hidraulikus, illetve pneumatikus géppuskatornyokat.

A nagy általánosságban használatos korszerű nehézbombázókat a hátulról jövő vadásztámadások elhárítására a törzsközép táján elhelyezett felső, alsó és oldalsó géppuskaállásokkal építik. Ettől az irányzattól eltérően, az angol tervezők nehézbombázóik és távolfelderítő repülőhajóik hátsó légterének védelmét a kormányszervek mögött, a törzsvégbe szerelt géppuskaállással igyekeznek ellátni.

A legelső törzsvég-géppuskaállás a Vickers Virginia II. nehézbombázót »díszítette« és hozzá hasonló, nyitott géppuskafészek fellelhető volt még az 1933-ban kihozott Fairey Hendon nehézbombázón is.

A korszerűbb gépeken (mint az Armstrong Whitworth Whitley I—III., a Vickers Wellington I. és a Handley Page Harrow bombázó, valamint a Bristol Bombay bombázó-csapatszállító) már üvegtoronyban helyezkedik el a lövész. Ez a torony kezdetben még kézierővel forgatható és fegyverzete rendszerint egy, ritkábban ikergéppuska. Későbben már főleg a Whitley IV. és V. típusokon és a Wellington továbbfejlesztett kiadásán a kézierőt egy hidraulikus forgatóberendezés váltja fel, mely egyúttal lehetővé teszi erősebb fegyverzet (4 géppuska) beépítését is. Az utóbbi három gépfajtának törzsorrán is van hasonló géppuskatorony, még pedig gyengébb fegyverzettel, mint a hátsó. A Whitley orrtornyában egy, a Wellington-éban két ikergéppuska van. A hátsó tornyok minden valószínűség szerint elégtelennek bizonyultak a gépek védelmének ellátására, mert a legújabb Whitley-k és Wellington-ok törzsközepének aljába a hátsó alsó légteret pásztázó ikergéppuskával felfegyverzett, süllyeszthető tornyot szerelnek.

A Whitley törzsvégébe épített, hidraulikus úton forgatható géppuskatornyot a Nash & Thompson cég készíti. Fegyverzetét oldalanként két-két kapcsolt működésű, 7.7 milliméteres Browning-géppuska alkotja. A fegyverpárok elsütőbillentyűi egy kormánybothoz hasonló fogantyún vannak. Ez a fogantyú szolgál egyúttal a géppuskák csőtorkolatának emelésére, illetve süllyesztésére. Az optikai célzóberendezést a lövész szemmagasságában, egy kereszttartóra függesztették fel. A torony oldalirányú forgatása két pedál lenyomásának segítségével történik. Párosával, tompaszögben helyezkednek el a torony aljában a lőszerrekeszek. Innen terelőgörgőkön át jut a fémhevederes lőszer a géppuskákhoz. A hevederek zavartalan vezetésének céljából a külső géppuskák valamivel magasabbra kerültek a belsőknél. Az egyes géppuskák tűzgyorsasága 1200 lövés percenként. Fegyverzet, lőszer és lövész nélkül a torony 270 kilogrammot nyom, teljes felszereléssel és lövésszel pedig 540 kg a súlya. A lövész a gép legénységének többi tagjával fedélzeti távbeszélőkészülék segítségével tartja fenn az érintkezést. A torony oly fürgén fordul, hogy a beleszerelt céllövőismétlőpuskával a növendékek kiképzésük során agyaggalambra is lőnek.

Anglia új nehéz harcigépein, az Avro Manchester-en és a Short Stirling-en is hasonló géppuskaállásokat alkalmaznak. A nagy tűzerő nyujtotta előny mellett azonban tagadhatatlan hátrány származik abból, hogy a hidraulikus géppuskatornyok meggátolják a gépek törzsvégének ideális aerodinamikai kiképzését.

A brit haditengerészeti légierő új távolfelderítő repülőhajója, a Saunders-Roe Lerwick a második hidraulikus tornyokkal felszerelt angol vízigép a Short Sunderland mellett. Szabadonhordó, vállfedelű fémgép, a szárnyvégek közelében elhelyezett támasztóúszókkal. Feltűnően zömök, vaskos törzse miatt »repülő bulldog«-nak is nevezik. A Sunderland-éhoz hasonló, négygéppuskás törzsvég-tornyán kívül van egy a törzsorrban és egy a törzsközép felső részén; e két utóbbi azonban már csak egy-egy géppuskával.

Két, egyenként 1375 lovas Bristol »Hercules« tolattyúszelepes kettős csillagmotorral, a Lerwick 2000 méteren 350 km/ó legnagyobb és 290 km/ó átlagsebességet repül ki. Legénysége hét főből áll. Törzshossza 19.4 m, fesztávolsága 25.1 m és magassága 6.1 m.

A R. A. F. kétüléses vadászainak fegyverzeténél is egészen újszerű irányelveket tapasztalhatunk. A brit kétüléses vadászok, úgymint a Boulton & Paul Defiant, Blackburn Roc és Hawker Hotspur feltűnően erős hátsó fegyverzettel rendelkeznek. Ezeken a típusokon a merev fegyverzeten kívül, a vezetőülés mögötti, légnyomású motoral forgatott és félgömbalakú üvegtoronyban összpontosított géppuskákkal eddig még nem nagyon alkalmazott harcmodort szándékoznak az angolok meghonosítani. Az együléses vadászoknál és kétmotoros rombolóknál használatos, rácsapásos harcmodortól eltérően, ellenfelükkel a lehetőség szerint párhuzamosan repülve, oldalról igyekeznek azt a felfordított géppuskatorony össztüzével harcképtelenné tenni.

A Defiant és a Roc már szolgálati típus, míg a Hostpur bevetéséről még nem jöttek hírek.

Mind a Defiant, mind a Roc géppuskatornya Boulton & Paul rendszerű. A



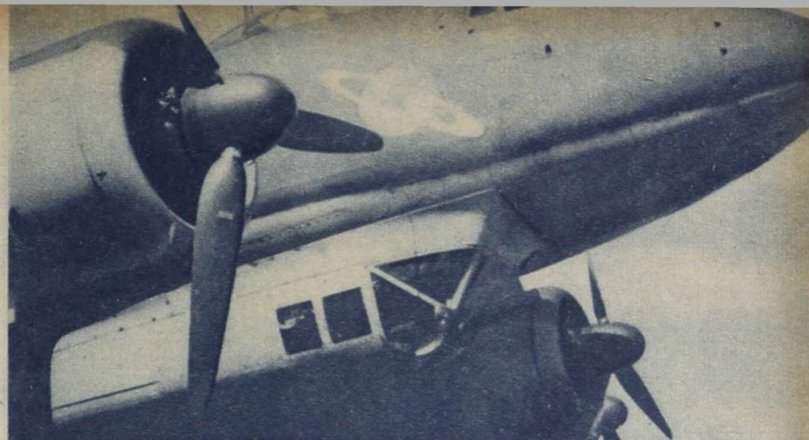
Saunders-Roe Lerwick távolfelderítő vízigép. Fegyverzetének géppuskái hidraulikus üvegtornyokban nyernek elhelyezést



A Blackburn Roc romboló úszótalpas kiadása

Távolfelderítés és távolbombázás

Irta: ZANDER repülőtábornok



A F. W. Condor a legjobb távolbombázógép

Ez év február 10-én jelentette először a német hadijelentés, hogy német távolbombázógépek 500 kilométerrel nyugatra Portugáliától, egy hadihajók kíséretében haladó hajókaravánt támadtak meg és abból 24.500 tonna hajóteret el is süllyesztettek. Későbbi jelentések alapján ez a szám 29.500 tonnára emelkedett.

Az ez időtől kezdve folyó támadások az egész világ figyelmét a német Focke Wulf Condor távolbombázók teljesítményeire irányították.

Egy adott tengerrész biztosítása igen nagyfokú felderítést kíván meg, mivel ellenséges hajókötelékek még mozgékonyabbak, mint a földi erők és így meglepetésszerűen léphetnek fel egy olyan tengerrészben, melytől 24 órá val azelőtt 1000 kilométerre voltak.

A háború első hónapjaiban a német távolfelderítés a tengeren az Északi-tengerre és nyugati és északi bejárataira szorítkozott, mivel a hadműveleti alapjuk éppen az Északi-tenger belső délkeleti sarkában volt. Norvégia megszállásával a német távolfelderítők működési köre alaposan kiterjeszkedett és így a jelentések alapján német fegyveres felderítések Izland szigetéig is elérték és ott géppuskatűz alá vették az ellenséges repülőtereket. A távolfelderítők működési köre tehát a német partoktól legalább 2000 kilométeres körben van. Természetesen óriási előnyt jelentett a német távolfelderítőknek a francia északi tengerpart megszállása, mert lehetségessé tette, hogy az egész tengert az angol szigetek körül a német légihaderő tartsa szem előtt.

Nyilvánvaló, hogy egy ilyen sok óráig tartó távolfelderítés a személyzetre nagy feladatokat ró. Jelentékeny idegmegfeszítést jelent órákon át a tenger felett repülni, semmi mást nem látni, mint vizet és amellett még feszülten lesni, hogy semmiféle vízi vagy légi jármű ne kerülje el a gép figyelmét és hogy sehonnan se érhesse meglepetés. Ha azután többórai repülés után vissza kell fordulni, anélkül, hogy valamit is láthattunk volna (gyakori eset ez), akkor sem hagyhat alább a személyzet figyelme a hazarepülés alatt. A harci út vége csak leszálláskor van!

E hatalmas testi és lelki megerőltetéshez járul még az anyag erős igénybevétele is. A német távolfelderítők jól bírják ki ezeket a tartós igénybevételeket és ez a német mérnök és munkás érdeme. Hiszen csupán akkor lehet ekkora teljesítményt megkívánni a személyzettől, ha az bízik gépében.

A távolfelderítésből származik a távolbombázás. Ez a brit szigetek körüli tengeri térben főleg az ellenséges kereskedelmi hajótér és az angol utánszállítás ellen irányul. Minden hajókaravánban haladó kereskedelmi hajó és az angol szigetek körüli zárlattérben minden egyedül haladó gőzös is ki van téve a német távolbombázók támadásainak, amelyek ekkép hatásosan egészítik ki a tengeralattjárók és a tengeri erők blokádháborúját. Mekkora csapás volt például az angol utánpótlásra, mikor az angol színekben haladó Taria 10.354 tonnás holland tartályhajó 15.000 tonna olajjal elsüllyedt egy német távolbombázó találatától, 500 kilométerre Irországtól! Ebben a tengersávban egy kereskedelmi hajónak (amely jóval lassabb a hadihajóknál) nappal állnia kell, ha éjjel akar bejutni az angol szigetek körül levő, veszélyeztetett térbe. Ha azonban inkább nappal is halad, kiteszi magát az angol légtérben működő német bombázók támadásainak. Láthatjuk a kettős célzatot: ha a hajó nappal halad a nyílt óceánon, a távolbombázók támadják meg. ha éjjel menekül a távolbombázók elől, akkor meg a nappali bombázók Anglia körül semmisítik meg. Ezért van nagy hadműveleti jelentősége a távolbombázók támadásainak. Állandóan olvashatjuk a német hadijelentésekben a Kurier-ok és Condorok támadásait, az általuk megsemmisített hajók és a megsérült egységek tonnaadatait. Ezen túl is van még jelentősége ezeknek a légi hadműveleteknek: a hajózó út zavarása, a hajóknak kerülőket kell tenniök, egyes tengerszakaszokon csak éjjel haladhatnak át, a személyzet nem nagy kedvvel vesz részt az úton, a biztosítási tételek nagyban megnőnek. Így Anglia ellátása nehézségekkel küzd.

E hatalmas hatás ellenében a német légihaderő személyi és anyagi befektetése és kockázata igen kicsi. Az erre a célra használt gépek száma mérsékelt maradhat és így nem is kell túlságosan nagy személyzet hozzájuk. Itt is megjelenik az, ami a légiháborúban általánosan érvényes: Igen gyakran döntő hatást érhetünk el hihetetlenül kis személyzet és anyag bevetésével.

A német légihaderő egy részének a Földközi-tengerre való áthelyezésével a távolbombázók és távolfelderítők is újabb feladatok elé kerültek.

1941 év január 10-én léptek először harcba német gépek a Földközi-tengeren és a február 13-i hadijelentés már megemlékezik német kötelékek támadásairól a Szuezi-csatorna ellen. E támadásoknál a csatorna bejáratai, a közlekedési berendezések, kikötők szenvedtek nagy károkat. Ezenkívül a csatorna hajózó útját két elsüllyesztett hajó el is zárta. Hatalmas hajótorlódások a csatorna bejáratainál bizonyították a támadások hatását az angol hajózásra.

Olaszországtól a távolság Port Szaidig kb. 1800 kilométer. Láthatjuk, hogy a német távolbombázók hatalmas repülőtávolságát itt is kihasználták.

Összefoglalva: a német távolbombázók működése hatalmas csapásokat mér az angol hajózásra és nagyban zavarja azt a honi és távoli vizeken egyaránt.

Nagy Ernő.

---

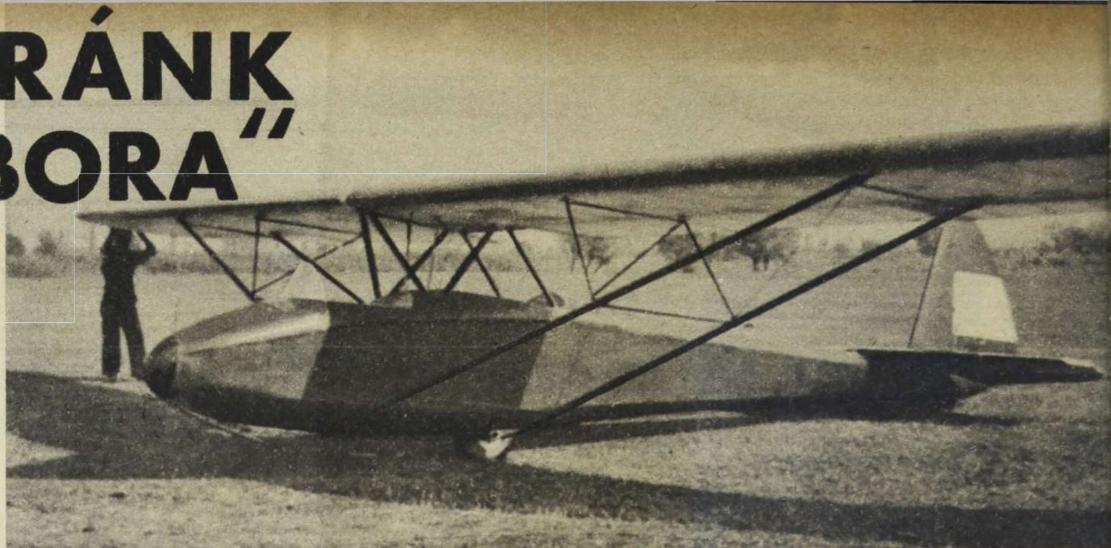
motor-meghajtotta légsűrítő szolgáltatja a forgatáshoz szükséges préslevegőt. Az üvegezett torony bal- és jobboldalán, egymás felett két-két, tehát összesen négy kapcsolt működésű, 7.7 mm-es Browning-géppuska van. Tüzelés alkalmával a Defiant-on és a Roc-on az áramvonalazást tökéletesebbé tevő, közvetlen a géppuskatorony mögötti, mintegy arasznyi magas törzsrész kedvezőbb kilövés céljából a géptörzs belsejébe süllyeszthető. Veszély esetén a lövész a torony üvegezése egyharmadának ledobása után a harcképtelen gépet könnyen elhagyhatja.

A Boulton & Paul Defaint mélyfedelű tisztafémgép. 23.2 m²-nyi hordfelületének alakja derékszögű szárnyközéprész, lekerekített sarkú trapéz-szárnyvégekkel. Oldalkormánya egysikú, futóműve a farokkerék kivételével behúzható. Folyadékhűtéses Rolls-Royce Merlin motorja háromágú De Havilland-Hamilton v. e. légcsavart hajt meg. A hátsó torony fegyverzetén kívül négy szárnybaépített, légcsavarkörön kívül tüzelő merev géppuskája van. 5000 méteren 480—500 km/óra legnagyobb sebességet ér el. Hatótávolsága 1500 km és szolgálati csúcsmagassága 6000 m. A Defiant terjedtsége 12.05 m, törzshossza 9.15 m.

Tulajdonképpen a Blackburn Skua I. egy változata a haditengerészeti légierők kétüléses vadásza, a Blackburn Roc. Mélyfedelű, tisztafémgép, behúzható futóművel és a jellegzetes kormányelhelyezéssel (oldalkormány majdnem teljes hosszával a magassági kormány előtt). A kerekek úszótalpakkal helyettesíthetők. Katapultstartra alkalmas. Fesztávolsága 14, hossza 10 méter. Motorja a kilenchengeres, tolattyúszelepes, 905 lóerős Bristol Perseus csillagmotor, De Havilland v. e. légcsavarral. Teljesítményeiről nem állanak közelebbi adatok rendelkezésre, de azok semmi esetre sem térhetnek el sokkal a Skua I. teljesítményeitől. (Skua I. max. seb. 388 km/óra.)

Sebesfi László

CIMBORÁNK A „CIMBORA"



Cimbora az Aero Ever nánai berepülőterén

Pár héttel ezelőtt, hosszú adminisztrációs kálváriajárás után végre kézbe kerülhettek az első kétüléses Cimborák, hogy az egyes fejlődési fokozatok közötti átmenetet, de még inkább az egyes típusokról magasabb fokozatú gépre való áttérés zavartalanságát biztosítsák.

A kétkormányos oktatási rendszer megjelenése némiképpen meglepte oktatóinkat, akiknek a kétüléses gép vezetése körül addig szerzett tapasztalataik természetesen nem állhattak arányban azokkal a kívánalmakkal, amelyeket a gépvezetésnek kettős kormányon keresztül való átadása támaszt. Egészen más egy utas elvitele olyan gépen, amelyet egyéni stílusunknak megfelelően vezethetünk és más az a kívánalom, hogy az addig földről, elméletileg irányított növendékre kényszerítsük saját elgondolásainkat.

Ha ez lenne a kétüléses vitorlázógép értelme, a gépeket közre sem adtuk volna, mert hiszen általa elvesztenénk a vitorlázórepülésben rejlő legnagyobb erőt: az önállóságra nevelést. Mindettől eltekintve, mint azt a *Magyar Szárnyak* egy korábbi számában az erről a kérdésről írott cikkemben már kifejtettem, az egyes indításokkal nyert magasság (ha csak a repülőgépvontatás hosszadalmas és költséges alkalmazására nem gondolunk) túlságosan elégtelen ahhoz, hogy a növendékeket a szükséges magyarázatokkal elláthassuk, de még inkább elégtelen arra, hogy az alapsiklási helyzet megadása után a kormányt a növendéknek rövid pillanatokon túlmenőleg átadhassuk.

A kétkormányos gép használatba vételének nem is ez, hanem részben az ellenőrzés, részben pedig a repülés egyes mozzanatainak bemutatása a célja. A kétkormányos gép segítségével növendékeinket átsegíthetjük azokon a zökkenőkön, amelyek részben gépsérülések, részben a dolgok értelmezésének lassúsága folytán az üzem folyamatosságát erősen hátráltatják.

Hogy az oktatói kart addig is, amíg erre vonatkozó műszaki előírások és a kérdést szabályozó rendeletek megjelennek, a nehézségeken átsegítsük, az alábbiakban vázolom a kétkormányos gépnek a kiképzés rendes menetébe való értelemszerű beillesztését, illetve felhasználásának módozatait.

Mielőtt a növendéket az első, úgynevezett automatikus ugrására indítanók, meg kell szabadítanunk azoktól a lelki gátlásoktól, amelyek a növendék számára olyan jelentős esemény kihatásaképpen, bensőleg mindenkor fellépnek. Ezt a célt pedig az úgynevezett *szoktató* repüléssel érjük el. Eszerint tehát a csoport minden egyes tagját, egy erre szánt üzemnap keretében, bevezetőül fejenként 2—2 csőrlő, illetve ahol erre mód adódik, egy-egy repülőgépvontatásos felszállásra visszük fel. A felszállást a célkitűzésnek megfelelően, a szabványos formában, minden túlhajtás nélkül végezzük el, s ennek során részben nyugodt és kedélyes beszélgetéssel, részben láthatólag természetes és feszültségtől mentes kormánymozdulatokkal (ha az idő engedi, a kormányoknak rövid időre való szabadon bocsátásával) érzékeltessük gépünk stabilitását és a repülés biztonságát, nem mulasztva el azonban, hogy egy kört szűkebb átmérővel, tehát meredekebb bedőléssel is végrehajtsunk, olyanformán, hogy a forduló közben felhívjuk a növendék figyelmét, milyen biztosan fekszik a gép fordulóban s mennyire természetes ez az állapot. Az így megrepültetett növendék szorongása és elfogultsága nyomtalanul eltűnik s így első ugrásait már a »Nagy Ismeretlen«-től való félelem nélkül végezheti.

A kiképzés a továbbiakban a megszokott módon folyik. A növendék már látta és érzékelte, hogy mi a leszállás feltétele, de egyúttal azt is látta, milyen magától értetődő természetességgel simul a gép a talajhoz. Ennek kihatása a gép felvételének biztonságában fog kifejezésre jutni.

»A« vizsgáig tovább is minden a megszokott módon folyik. Az »A« vizsga utáni elhajlás, illetve fordulógyakorlatokhoz vehetjük megint kormányunk mellé a növendéket. Csörlésből nyert nagyobb magasság (150—200 méter) bőséges módot nyujt arra, hogy a növendéknek a fordulás technikáját bemutassuk. Elhajlásokkal kezdjük, amelyeket a helyzetnek megfelelően természetesen összetetten hajtunk végre. Ennél a hangsúly a kormányok hatásának bemutatásán és összhangban működtetésének szükségességén van. Bemutatjuk a gépnek a kormányok külön-külön való használatával kapcsolatos mozdulatait. A növendék látni fogja, hogy csupán a csűrővel való megdöntés nyomán a gép megdől ugyan, de nem fordul, ellenkezőleg, oldalirányú átlózással tulajdonképpen csúszásba kezd; csupán oldalkormánybelépésre viszont farkát eltolja anélkül, hogy a kívánt irányváltoztatást elvégezné s csak bizonyos idő után és kényszeredetten dől be a forduló kívánalmának megfelelően. Ezzel szemben a hiányzó kormányhatás pótlólag való eszközlése pillanatában a gép engedelmesen végzi fordulóját s ez a körülmény jobban érzékelteti a növendékkel a kormányok együttes és arányban álló működtetésének szükségességét. De bemutatjuk azt is, milyen kellemetlen kihatása van a durva kormánymozdulatoknak s hogy az oldalkormány túlzott mértékű használata a gépnek fejnehézségi érzetét kelti, illetve a gépet fokozatosan orra állni kényszeríti. Miután a 45 fokú szögnél erősebb bedőlés nyomán beálló kormányhatásváltozás mibenlétét a növendéknek megmagyaráztuk, most azt is megérti, hogy ennek a melléfogásnak gyakorlati eszközlése milyen kellemetlen következményekkel jár.

Két felszállás keretében, amelyből az elsőben a fentebb leírt módozatokat mutattuk be, a másodikban pedig módot adtunk a növendéknek arra, hogy a gépnek fordulóba vitelét és fordulóból kivételét gyakorolja, biztosak lehetünk abban, hogy növendékünk nagyobb hibát már aligha fog elkövetni, mindettől függetlenül azonban semmiesetre sem kerül váratlan és olyan meglepetések elé, amelyek nyugalmától megfosztanák.

A »B« vizsga után lejtőmenti üzemben a vitorlázógyakorlatokra, csőrlő-



A Cimbora kettős ülése. A hátsóban ül az oktató.

üzemben pedig hőlégvitorlázási kísérletekre kerül sor. A kétüléses gép alkalmazásával mindkettőt ismét jól előkészíthetjük. Megfelelő erősségű szélben a magunkkal vitt növendéknek 5—10 perces vitorlázás keretében megmutatjuk a lejtőmenti helyezkedés és fordulóvétel módozatait. Különösen tagolt terepen, ahol a viszonylag erősen határolt felhajtótérben meghatározott pontokon kell a fordulókat venni, rendkívül nagy előnyt jelent, ha a növendéknek repülés közben mutathatjuk meg, hogyan helyezkedjék, mennyivel kell a végső határpont előtt fordulóját megkezdenie, hogy merülőtérbe ne jusson, de azt is, milyen távolságra szabad a lejtőt megközelítenie, illetve, melyik az a legnagyobb távolság, ameddig az elmerülés hátránya nélkül a lejtő elé kirepülhet. Szándékosan eltávolodhatunk annyira, hogy a magasságvesztés után jutunk csak vissza a lejtőhöz s ott a növendéknek alkalma van megfigyelni, hogy a felhajtópásztába jutva, mint emelkedik a gép ismét. Az ilyen beidegzett és érzékelt repülési módon bevezetett növendék a »C« vizsgát teljes biztonsággal fogja végrehajtani, anélkül, hogy a helyezkedés bizonytalansága miatti idegességében a helyes sebességtartást szem elől tévesztené, vagy rossz helyezkedés folytán a jó felhajtótérből kijutva, a gép merülését erőszakos húzás útján igyekeznék megakadályozni, ami végeredményben, különösen a fordulók vételénél az utóbbi időkben oly gyakran előfordult sebességvesztésre, illetve az ebből származó lecsúszásra s néhány esetben dugóhúzóba perdülésre vezetett.

Csőrlésnél 1200 méteres kötéllel a Cimbora 300—400 méter magasságra is felvontatható. Hőléges napokon kellő átmérőjü és erősségü emelőáramlatok ebben a magasságban már rendszerint feltalálhatók. A motornélküli repülésnek ez a legszebb, egyúttal pedig némi gyakorlat után legkönnyebb repülési módja, a kétüléses alkalmazásával kiválóan gyakorolható, mert egyrészt a Cimbora hőlégben szívesen és jól emelkedik, másrészt az oktatónak bőséges módja nyílik arra, hogy a növendéket, kezdetben az oktatója által megkeresett hőlégtölcsérben, kisebb-nagyobb átmérőjű fordulókkal köröztesse, később pedig, ha a növendék már biztonsággal végez 18—22 másodperces köröket, módot adjon arra, hogy a növendék saját maga is tapogatózzon hőlégáramlatok után.

Eddig, mint látjuk, a kiképzés három szakaszában talált a Cimbora alkalmazást, a negyedikre a repülőgépvontatásra való előkészítésnél kerül sor. Növendékenként három felszállás teljesen elegendő. Az elsőben magunk vezetünk és mutatjuk meg a rövid vontatókötélen való helyezkedést. Lekapcsolás után a növendéket engedjük siklani, helyezkedni és leszállani. A második felszállásnál a növendék vezet s az oktató ölbetett kezekkel ülve csak szükségszerűen, de időben nyúl bele e helyesbíti a hibás vagy elkésett mozdulatokat. A harmadik felszállást a növendék teljesen önállóan végzi azzal, hogy oktatója feltételezetten nincs is kíséretében s ezt a repülést teljesen önmagára utaltan kell végrehajtania. Mondanom sem kell, hogy ez a feltételezés viszont nem jelenti azt, miszerint a növendéknek annyi szabadságot kellene hagynunk, amely a repülés bármely mozzanatában veszélyessé válhatna.

Az így előkészített növendék most már nyugodtan bocsátható vontatásba, ha előzetesen a Pilisen néhány — akár rövidebb lélegzetű — repülést végzett.

Ezekben vázoltam a Cimborának az oktatásban való felhasználási módozatait, mindezeken felül azonban fennáll még a kétüléses gépnek ellenőrző eszközként való elhivatottsága. A Cimbora egyaránt jó a hegyvidéki repülőknek csőrlésre való átképzésére, valamint motoros pilótáknak a vitorlázógéphez és motornélküli repüléshez való szoktatására, a csoportnál újonnan jelentkező, addig ismeretlen felkészültségű növendékek fordulókészségének ellenőrzésére, de ugyanígy a megrögzött vezetési hibában szenvedő s ugyanazt a hibát folyamatosan elkövető növendék rossz szokásainak kiküszöbölésére is.

A Cimbora a várakozásnak megfelelően kitünően sikerült. Jó és kellemes repülési tulajdonságai, nagy stabilitása mindenkit kellemesen lepett meg, akinek ezzel a géppel módja volt repülni. A gép szervesen illeszkedik Rubik Ernő eddigi sorozatába s a Tücsök—Vöcsök—Pilis-trió után a Cimbora valóban — jó cimborának bizonyult.

vitéz Hefty főoktató.

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGIPOLITIKA, SZERVEZÉS.

Változás a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoportjának vezetésében. A Kormányzó Úr Őfőméltósága *vitéz Littay András* m. kir. titkos tanácsos, vezérezredest, a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoport főnökét kinevezte a honvédelmi miniszter helyettesévé. Utódja: *vitéz Magyarosy Sándor* vezérőrnagy.

*

Vitéz Kenese Waldemár altábornagyot, a légierők volt parancsnokát, a Kormányzó Úr Őfőméltósága nyugállományba visszahelyezte.

*

A m. kir. honvéd repülő hadapródiskola október 5-én Budapesten, a Hidegkúti-úton megnyitotta kapuit és megkezdte működését.

A kassai »Horthy Miklós« repülő akadémia mellett ez a második tényleges repülő tisztképző intézete a honvédségnek.

*

Az argentinai légierők parancsnokát: Zuloago Angelo tábornokot más húsz repülővel együtt letartóztatták és összeesküvés vádja miatt hadbíróság elé állítják.

KATONAI REPÜLÉS.

A Magyar Érdemrend Tisztikeresztjét kapta egy korábban kelt rendelet szerint, kiválóan eredményes teljesítményéért *vitéz nemes ditrói Orosz Béla* és *Keksz Edgár* alezredes.

A tényleges szolgálatból történt kiválás alkalmából a Kormányzó Úr Őfőméltósága dícsérő elismerését küldte *Szíráky Miklós* ny. á. repülő műszaki főtisztviselőnek, — ezidőszerint a Weiss Manfréd Repülőgép- és Motorgyár főmérnökének — továbbá *Varga László* szkv. repülő műszaki főtisztviselőnek, — ezidőszerint a Műegyetem intézeti tanárának — a repülő műszaki szolgálat terén kifejtett kiváló és eredményes teljesítményeikért.

*

Nemzetvédelmi keresztet kaptak a légierőknél: *vitéz nemes Justy Emil* vezérőrnagy, *vitéz Bánfalvy István* vk. ezredes, *vitéz nemes csicseri Csicsery Gyula* és *Kazay Kálmán* alezredes, továbbá *Gálffy Béla* őrnagy.

*

A légierők mérnöki tisztikarából Gerenday Kornél mérn. százados szolgálatonkívüli viszonyba lépett és átkerült a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium állományába.

*

Ezer Gyula főtörzsőrmester, tábori pilótát a honvédelmi miniszter az irodai tisztviselők állományában gyakornokká kinevezte.

*

Új tölgyfalombos német repülők. A Vaskereszt lovagkeresztjéhez a tölgyfalombot kapta *Hahn* százados, *Philipp* fhdgy és *Baer* fhdgy.

*

Pinna olasz hadtesttábornokot, a Kelet-Afrikában működő olasz légierők volt parancsnokát az olasz király és császár a Savoya-rend parancsnoki keresztjével tüntette ki. *Pinna* utolsó repülőgépének elvesztése után, mint gyalogos harcolt tovább az angolok ellen.

*

Előléptetések a német légierők tábornoki karában. Repülőtábornok lett: *Gossrau* altábornagy; vezérőrnagyok lettek: *Ortner, Weigand, Biwer, Gerstenberg, Hückel, Brunner, Bönicke, Rieke, Schultze, Franz, Bräuser, Nowak, Hinkelbein* ezredes, továbbá dr. *Knörr*, dr. *Groh* és dr. *Sabersky-Müssigbrot* orvosezredes.

*

Japánban régebben elsősorban a haditengerészet légierőit fejlesztették. Ma a szárazföldi hadsereg légierőinek fejlesztése áll az előtérben — tekintettel a kínai hadműveletekre.

*

A repülőgépek hajókon történő szállítása Japánban — a rendkívül nagy távolságok miatt — jelentékeny szerepet játszik. Hét hajó áll rendelkezésre szárazföldi repülőgépek szállítására és 15 hajó vízi repülőgépek továbbítására. Ezenkívül számos szállítóhajó áll építés alatt.

A német légierők vesztesége — a Német Távirati Iroda szerint — a keleten folyó hadműveletek első három hónapja alatt kevesebb volt, mint a német repülőgépgyárak egy havi termelése.

Egy másik német jelentés az orosz és a német repülőgépek veszteségi arányát 25:1-ben állapítja meg.

*

Nyugaton augusztus 24. és szeptember 30-a között az angolok — a Német Távirati Iroda szerint — 470 repülőgépet, a németek pedig 40 repülőgépet vesztettek.

Észak-Irországban — a Stefani iroda szerint — légi támaszpontokat létesítettek Angliába érkező amerikai pilóták számára. Belfastben minden szálló északamerikai pilótákkal van tele, akik átutazóban vannak Anglia felé. Sok amerikai és angol munkás is tartózkodik ezen a vidéken új repülőterek építése céljából.

*

Sinclair angol légügyi államtitkár — a NST szerint — kijelentette, hogy a Szovjetunióba küldött angol repülőrajokat a donkörnyéki szovjet repülőparancsnokság alá rendelték. Eddig mindössze száz repülőgépet küldtek a szorongatott szovjet szövetséges megsegítésére.

*

A szovjet hírverés siet kihasználni a Szovjetoroszországnak küldött jelentéktelen angol segítséget. Plakátokkal árasztották el Moszkvát, amelyeken kelet felől egy orosz, nyugat felől pedig egy brit repülőgép közeledik egymás felé s a pilóták a levegőben kezet fognak.

*

A kétfalábú angol pilóta: Douglas Robert S. *Bader* alezredes, aki rokkantsága ellenére is a tűzvonalban küzdött, sikertelen légi harc után — amint a német »Sportflieger« írja — német fogságba került.

*

Hermann Joppien német repülőszázados 70-ik légi győzelme után nem tért vissza.

*

Emig német repülőalezredes hősi haláláról azt írja a »Flugsport«, hogy a Stalin-csatorna zsilipberendezésének bombázása közben a nagyobb találati biztonság miatt mély támadást hajtott végre és a földet annyira megközelítette, — amikor kitűzött célpontját, a zsilipkaput megsemmisítette — hogy a bomba nemcsak ezt a fontos berendezést tette tönkre, hanem a repülőgépet is megsebezte. Igy áldozta fel magát a hős német repülő, aki korábban Anglia, majd egy szovjet cirkáló ellen hajtott végre eredményes zuhanó bombázó támadásokat.

A Führer hadparancsa szerint a németek június 22-től október 2-ig 14.200 szovjet repülőgépet lőttek le vagy semmisítettek meg.

✶

Argentina 647 millió pésót fordít új repülőterek felállítására Pampa és Rio Negro tartományokban.

✶

Burmában, valamint Kínában — a Frankfurter Zeitung szerint — amerikai, angol és orosz számlára negyven új repülőteret építenek.

✶

Angliában augusztusban 159 ember vesztette életét légitámadások következtében. A sebesültek száma: 163.

REPÜLŐSPORT.

A finn légierőknél számos kiváló sportférfiú teljesít szolgálatot. Így például a két ismert öttusa bajnok: *Kalima* és *Karhunen*, a sífutó *Kaplas, Münalainen* és *Rantala,* az úszóbajnok: *Sarvanto,* továbbá a kerékpárversenyző: *Koskinen* és *Savolainen.*

✶

Armand Dufaux, a svájci aviatika egyik legrégibb úttörője, Genfben, 58 éves korában meghalt. 1910 szeptemberben elsőnek repülte át a Genfi-tavat saját szerkesztésű kétfedelűjével, amelyet fivérével: Henryvel együtt állított össze.

✶

A francia hivatalos lapban most jelent meg Maurice *Arnoux* posthumos kitüntetése, aki egy francia vadászalakulat parancsnokaként 1940 júniusában légi harcban elesett. *Arnoux* már a világháború előtt számos repülőverseny győztese volt és neve összeforrott a »Deutsch de la Meurth« — serleg-mérkőzések történetével.

Már az első világháború alatt is vadászrepülő volt, majd a Renault—Caudron-gyár főpilótája lett.

✶

Az argentinai vitorlázó repülők oktató tanfolyamát 28 növendékkel nyitották meg a Buenos Ayres melletti Merlóban.

✶

A kaliforniai vitorlázó repülőversenyen harmincan vettek részt. Repülések száma: 324. A levegőben töltött idő: 324 óra 51 perc. Megtett út: 4100 km. *Richard Johnson* 1500—2400 m magasságban repülte át a Sierra Nevada hegygerincét, mialatt 105 km-t repült. Ugyancsak ő végezte a leghosszabb repülést is; 5 és fél óráig volt a levegőben. *Stiglmeier* pilóta az egyik viharos napon 6000 m magasra emelkedett, de kiértékelni csak 5000 m-t lehetett, mert a magasságmérő csak 5000 m-ig mutatott.

26 különböző repülőgéptipust mutattak be; köztük a teljesen fémből készült Aero S. T. I.-t, valamint egy kétüléses középfedelüt, ahol az ülések egymás mellett vannak elhelyezve. (Építette: *Volmer Jensen.)*

A verseny győztese: *R. Essery* kétüléses Baby Bomberen, második: *Howard Morrison,* harmadik: *Harold Huber.*

LÉGIFORGALOM.

Az erdélyi légijáratok első esztendeje. A Malert erdélyi légijáratai napról-napra nagyobb népszerűségnek és kerésettségnek örvendenek.

A vállalat repülőgépei az első év alatt 410.975 km-t repültek. Az utasok száma: 16.187, a poggyász: 138.550 kg, a posta: 51.822 kg s az áru súlya: 298.004 kg. volt.

Ezek szerint a *napi átlag* 1132 km volt 44 utassal, 382 kg poggyással, 141 kg postával és 821 kg áruval.

A jelentkező utasok harmadrészét helyhiány miatt a gépek nem tudták elszállítani.

✶

Furtunato Federigi olasz alezredes, az *Ala Littoria* volt főpilótája s a fasiszta repülőszövetség elnöke légiütközetben hősi halált halt.

Hugo Wiskandt, a német Lufthansa kapitánya, továbbá *Carl Ballo* rádiós 2 millió kilométert repült a német légiforgalom szolgálatában.

✶

Japánban 20 vonalon bonyolítanak le légiforgalmat. Legfontosabbak azok a légivonalak, amelyek a szigetországot Kínával és Mandzsukuóval kötik össze.

✶

A francia repülőipart újjászervezik. Az új szervezet három csoportra tagozódik: sárkány-, motor- és felszerelési csoportra.

A francia légierők számára gyártásra kerülő repülőgépek a következők: Dewoitine »520« vadászegyüléses, LéO »45«, valamint Amiot »354« kétmotoros bombázó és Bloch »161« négymotoros utasszállító repülőgép.

A francia repülőipari szervezet a német repülőiparral szoros érintkezést tart fent.

✶

Dísztűt küldött *dr. Heinkel* professzornak, a He »111« bombázó gépek szerkesztőjének az egyik német bombázó ezred.

✶

A bécsi vásáron a négy éves terv keretein belül létrehozott műanyagok között a mesterséges motorhajtó anyagokat — köztük a mesterséges repülő üzemanyagokat is — bemutatták.

✶

250 tonnás vízi repülőgép szerkesztésének tervével foglalkozik *Moisse,* a toulousi Latécoère-gyár szerkesztője.

✶

A franciaországi Farman-repülőgépgyárat újból életre hívták. Székhelye: a Párizs melletti Billancourt. Vezetője: *Marcel Farman.*

✶

Az angol Short »Stirling«-típusú négymotoros bombázó repülőgépbe — amint a német »Flugsport« írja — 1700 lóerős amerikai Wright Double Row Cyclone motorokat építenek.

Új szélcsatorna épül a Wright Fielden, Amerikában. Az új szélcsatorna — a »Flugsport« szerint — 30 m hosszú, 20 m magas és 18 m széles. A legnagyobb modelméret fesztávolsága: 4.57 m. Legnagyobb szélsebesség: 643.6 km/ó. Teljesítmény: 40.000 lóerő.

Wright Fielden az eddigi szélcsatornában 1.22 m-nél nagyobb fesztávolságú modelen nem tudtak méréseket végezni.

✶

Német mentőcsónakok. A német légierőknél rendszeresített mentőcsónakokon, amelyeket a tengeri útra induló repülőgépek magukkal visznek, a kormánylapáton kívül négy evező van. Az evezők három részre hajthatók a szállítás megkönnyítése végett. A csónakon egy tartalék kéziszivattyú is van arra az esetre, ha a légpalack a tömlőkbe nem szolgáltatna elegendő levegőt.

✶

Műanyagból készült repülőgépet állított elő az amerikai Summit-gyár, még pedig kabinos mélyfedelűt, amely az Egyesült Államokban kifejlesztett »Vidal«-eljárással készült. A »Flugsport« azt írja erről az eljárásról, hogy a falemezeket plasztikus műanyaggal itatják át, majd nyomás és hőkezelés egyidejű alkalmazása mellett nagyobb építési egységekké sajtolják össze.

✶

A lelőtt szovjetorosz repülőgépek között egy olyan kétüléses vadászt is találtak, amelynek szerkezete az angol »Defiant«-re emlékeztet. (A hátsó ülésben, közvetlenül a pilótaülés mögött, forgatható géppuskatorony, amely nemcsak hátra és oldalt, hanem előre is tüzel.)

✶

Az ausztráliai Melbourneben — a »Militär Wochenblatt« szerint — új repülőmotorgyár létesült, amely főleg az Ausztráliában épülő »Beaufort«-bombázók részére fog motorokat szállítani.

✶

Ejtőernyők papírból. Japánban — a legjobb minőségű selyem hazájában — új eljárás szerint készült papír-ejtőernyőkkel kísérleteznek, amelynek szilárdsága állítólag megegyezik a selyem ejtőernyők anyagának szilárdságával.

✶

A japán repülőipar mindjobban függetleníti magát a külföldtől. Ma már 15 nagyteljesítményű sárkánygyár és 10 nagy repülőmotorgyár működik az országban. Ehhez tartozik a meglehetősen kiterjedt felszerelési ipar.

✶

Peru kormánya 550.000 dollárért megvásárolta a Caproni-gyár perui leányvállalatát.

✶

A német légierők és földi csapatok üzemanyagfogyasztását egy svájci lap — a Militär Wochenblatt ismertetése szerint — a lengyel hadjárat alatt 1 millió tonnára, a norvégiai hadjárat alatt ½ millió tonnára, a franciaországi hadiműveletek során pedig 4 millió tonnára becsüli. Németországnak nem jelentett nehézséget ezt az üzemanyagmennyiséget előteremteni.



ADOMÁNYOK AZ ALAPRA

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1941 szeptember havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza«.

Gyenes Bertalan Kecskemét Széchenyi-tér 7. 190.—, M. kir. járási katonai parancsnokság Szécsény 20.—, Községi Elöljáróság Balatonfüred 100.—, Gyula megyei város Gyula 4.600.—, Községi Elöljáróság Bakonyszentlászló 41.—, M. kir. VII. közérdekű munkaszolgálatos zlj. 4. század Ökörmező 50.—, Járási katonai parancsnokság Kapuvár 4.58, Tánczos Antal Óbecse Téglagyár 25.—, Nihsim József Budapest Eskü-tér 6. I. 3. sz. 10.—, Gulyás Gusztáv ny. áll. alezredes Budapest, I., Lónyay-u. 74. 5.—, Csizmás Mihály Szolnok 76.—, Kiss Imre Sátoraljaujhely 1.50, Községi Elöljáróság Gesztely 40.—, Virághalmy Jenő Püspökhatvan 9.20, Ausch Sámuel Bonyhád 10.—, »Hangya« term. ért. és fogy. szöv. a magy. gazd. szöv. szövetkezeti közp. Budapest 10.—, Brandsdorfer Sámuel Királyhelmec 2.—, Printás József Királyhelmec 20.—, Községi Elöljáróság Siófok 500.—, Würzburger József Sümeg 5.—, Kiskanizsai Öregdiákok Nagykanizsa 2. 60.40, Gyula és vidéke Ipartestület Gyula 139.50, A Pesti Hirlap kiadóhivatala útján küldött 2.—, Községi Elöljáróság Homokszentgyörgy 50.—, Weiss Manfréd acél- és fémművei rt., Budapest 2527.82, Mátyásföldi Lawn Tennis Club 200.—, Csonka Gyula és tsai Bény 10.—, Községi Elöljáróság Kunhegyes 150.—, Községi Elöljáróság Borsi 60.—, Községi Elöljáróság Nagybári 30.—, Községi Elöljáróság Csarnahó 30.—, Első Keresztény-Biztosító Intézet Rt., Budapest, IX., Közraktár-u. 30. 500.—, Tarnai János Ökörmező Temető-u. 3. 5.—, Községi Elöljáróság Bodonhely 5.—, Bartha Aranka Ungvár Kálvária-u. 14. 10.—, Községi Elöljáróság Kisbári 10.—, Községi Elöljáróság Bágyogszovát 20.—, Bencze Győző Esztergom Kossuth L.-u. 49. 2.10, A Hidasnémeti volt MÁV. Vasutasok Olvasókörének feloszlatásából 100.—, Gyarmati István Kiskörös 5.—, Kerekes Árpád gyógyszerész Budapest, Margit-körút 22. sz. 68.—, Mucsay Gábor és Kovács György építőmesterek, VI., Andrássy-út 93. 20.—, Técsői járás főszolgabírói hivatala Técső 20.—, Gyula megyei város 224.67, Községi Elöljáróság Gönyü 60.—, Községi Elöljáróság Tiszakürt 300.—, Községi Elöljáróság Bakonytamási 25.—, Porcsin Gyula m. kir. postamester Derecske 7.—, Községi Elöljáróságok Kondorfa és Rábagyarmat 80.—, Községi Elöljáróság Abony 100.—, Katona Dezső V., Vilmos császár-út 14. Corvin sütőde 5.—, Székelykeresztúri unitárius egyház Kissolymos 44.—, Községi Elöljáróság Csörötnek 40.—, Levente egyesület Nagykölked 14.65, Községi Elöljáróság Liszó 20.—, Községi Elöljáróság Sarród 80.—, Községi Elöljáróság Ujcsanálos 27.—, Községi Elöljáróság Somogyszentmiklós 10.—, Községi Elöljáróság Bakonygyirót 14.—, Községi Elöljáróság Bakonyszöllös 100.—, Ausch Salamon Paks 1.50 pengő.



JÚLIUS HÓ.

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tett: Simai Emil.

Összes felszállások száma: 297. *Repült idő összesen* 61 ó 43 p 31 mp.

MOVE Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület.

Összes felszállások száma: 88. *Repült idő összesen* 13 p 5 mp.

Debreceni Vasutas Sport Club Repülőosztály.

»A« vizsgát tettek: Gelló Sándor, Lázár László, Dudás Béla, Tóth Béla, Kaszás Lajos, Ziros László. — *»B« vizsgát tettek:* Balog Imre, Molnár Jenő. — *»C« vizsgát tett:* Juhász András.

Összes felszállások száma: 353. *Repült idő összesen:* 9 ó 4 p.

Soproni Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 21. *Repült idő összesen:* 5 p 6 mp.

AUGUSZTUS HÓ.

vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázótelep.

Teljesítményrepülést végeztek: Király István Meise típ. 5-én. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 9 óra 35 perc — Dr. Danovszky Ferenc Pilis típ. 7-én. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 5 óra 05 perc — Auguszt Lajos Meise típ. 7-én. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 12 óra 16 perc — Nagy Hugó Minimoa típ. 7-én. Felsz.: H. h. h. Lesz.: Szeghalom. Táv: km.: 177. Mag. m.: 1700. Idő: 8 óra 0 perc — Auguszt Lajos Meise típ. 8-án. Felsz.: H. h. h. Lesz.: Szarvas. Táv. km.: 145. Mag. m.: 1680. Idő: 3 óra 25 perc — Sárszegi Mihály Pilis típ. 10-én. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Mag. m.: 1166. Idő: 8 óra 20 perc — Nagy Hugó Meise típ. 21-én. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 5 óra 0 perc — Nagy Hugó Minimoa típ. 23-án. Felsz.: H. h. h. Lesz.: Alpár. Táv. km.: 112. Mag. m.: 1200. Idő: 3 óra 10 perc. — *»A« vizsgát tettek:* Endes László, Csitáry István, Kerekes Sándor, Kovács Károly, Rozenits Frigyes, Semlyén Győző, Szabó Tibor, Gerley Ottó, Hörömpöly Andor, Szerdy Tibor. — *»B« vizsgát tettek:* Csitásy István, Gödöllei László. Józsa Pál. — *»C« vizsgát tettek:* Kocsis István, Apponyi Albert.

Összes felszállások száma: 602. *Repült idő összesen:* 117 ó 49 p 38 mp.

Cserkészrepülők, Budapest.

Teljesítményrepülést végzett: Pál István (1941 augusztus 7-én) 5 ó 25 p. — *»A« vizsgát tettek:* Kopiári László.

Moszkály Edvin, Sós Ferenc, Hajdu Gyula, Erőss András, Horváth Károly, Karattur Gyula, Murai György, Póka János, Száva László, Lukács László, Cserven Sándor, Nagy Endre, Szocska János, Magyari József, Reszler Béla. — »B« *vizsgát tettek:* Kocsányi László, Horváth Gábor, Maróti Rezső, Mező György, Kálmán László, Szombathelyi Ervin, Imrei Ferenc, Jurenka Tibor, Juhász László, Molnár Joachim, Vass Jenő, Vécsei István, Irányi Béla, Szilágyi András, Erényi Egon, Borbás József, Trosztig Gusztáv, Kopiári László, Temesvári Emánuel. — »C« *vizsgát tettek:* Nagy Adorján, Polcsa Armand, Tizekker Gyula, Baljuk Vladim, Demeter József, Horváth Gábor, Kocsányi László, Juhász László.

Összes felszállások száma: 1575. *Repült idő összesen:* 97 ó 4 p 20 mp.

BSE Vitorlázórepülő Szakosztálya.

»A« *vizsgát tett:* Sasvári György. — »B« *vizsgát tettek:* Hajós Edvin, Cseri Ferenc, Berecz Endre, Gáspár K. Jenő, Bajkai László, Piasza Péter, Máté György, Szimai László, Rudas Ferenc, Hanyi Zoltán, Groholi Alajos, Kuncze Árpád, Reigl Ottó, Körmendi Károly, Bánhidi Zoltán, Szalai Pál, Kővári István, Márton János, Pászti Péter, Sasvári György. — »C« *vizsgát tettek:* Bajó István, Blahunka László.

Összes felszállások száma: 523. *Repült idő összesen:* 11 ó 7 p 32 mp.

BSzKRt SE Repülő Osztálya.

Teljesítményrepülést végzett: Bélteky Sándor 5 ó 12 p. — »A« *vizsgát tettek:* Szabó Nándor, Ribinszky László, Somogyi István, Zsélits József, Révész János. — »B« *vizsgát tettek:* Somogyi Kálmán, Urbán István, Bártházi János, Csécsei Imre, Cserpán János, Nyakas István, Sotlai Béla, Szücs József, Ludvig Magda, Bencsik György. — »C« *vizsgát tettek:* Ruzsenszky Ferenc, Beke Miklós.

Összes felszállások száma: 250. *Repült idő összesen:* 16 ó 25 p 56 mp.

MOVE Repülő Osztálya, Budapest.

Teljesítményrepülést végeztek: 7-én: Nyulasi István Pilis típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Idő: 7 ó. Méray Horváth Róbert M—22 típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Mag.: 1368 m. Idő: 5 ó 20 p. Tassonyi Edömér Meise típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Idő: 5 ó 1 p. — 10-én: Szentirmai László Pilis típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Idő: 5 ó 52 p. Molnár Béla Vöcsök típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Idő: 5 ó 7 p. Nagy Sándor Vöcsök típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Idő: 5 ó 8 p. — 14-én: Méray Horváth Róbert M—22 típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Érd. Mag.: 1278 m. — 16-án: Laicha László Meise típ. Felsz.: Budaörs—Farkash. Lesz.: Léva. Táv: 88 km. Mag.: 1657 m. Nyulasi István Pilis típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Pilisborosjenő. Táv: 88 km. Mag.: 1383 m. Boucek József Vöcsök típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Idő: 5 ó 52 p. — 17-én: Huszár András M—22 típ. Felsz.: Budaörs—Farkash. Lesz.: Szécsény. Táv: 83 km. Mag.: 1768 m. — 21-én: Király István Meise típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Idő: 10 ó 50 p. — 23-án: Szulinszky Sándor Meise típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Idő: 6 ó 10 p. Berecz Béla Vöcsök típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkash. Idő: 5 ó 15 p. — 25-én: Tassonyi Edömér Meise típ. Felsz.: Budaörs—Farkash. Lesz.: Szeged. Táv: 160 km. Mag. 1279 m. Idő: 5 ó 35 p.

»A« *vizsgát tettek:* Knezovits Béla, Willand Károly, Omakel Béla, Földesi Zoltán, Minárovits Béla, Fehér Tibor, Szántó István, Sipka Imre, Heuschmidt Ferenc, Szvincsák Miklós, Mátéh Ferenc, Nemes András, Dávid Lajos, Szabó István, Balogh Béla, Fanta Nándor. — »B« *vizsgát tettek:* Nagy Rudolf, Csuka János, Tóvárosi Károly, Czukál Lajos, Horváth István, Rajsits Nándor, Hoffmann Gábor, Földesi Zoltán, Erdész János, Borsos József, Andorfer Pál.

Összes felszállások száma: 745. *Repült idő összesen:* 122 ó 32 p 39 mp.

MÁV Sportrepülő Egyesület.

Teljesítményrepülést végeztek: 9-én: v. Felszeghy István Rhön-Adler típ. Felsz.: Hajduszoboszló. Lesz.: Hajdubőszörmény. Táv: 30 km. Mag.: 1208 m. Idő: 1 ó 2 p. — 10-én: Lothrigel Attila Vöcsök típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Budaörs. Idő: 5 ó 24 p. — 16-án: Kővári Gyula Vöcsök típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Budaörs. Idő: 6 ó 10 p. — 25-én: Harmath Izabella Vöcsök típ. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Budaörs. Idő: 6 ó 3 p. — »A« *vizsgát tettek:* Gál Jenő. Gaál József, Horváth István, Simon Imre, Blázi János, Kuba Henrik, Molnár Miklós, Horváth József, Peredi József, Vati Lajos, Pálffy Dénes, Bognár János, Bognár Károly, Szavistyák József, Berlánszky Iván, Béler Gyula, Csere István, Sámson Ferenc, Somosi Ferenc. — »B« *vizsgát tettek:* Egri Imre, Ponghó Mihály, Szuhay Miklós, Décsi Ferenc, Berkes Károly, Szélpál József, Petrányi István, Somlai Ferenc, Nagy Ferenc, Gál Jenő, Horváth József, Somosi Ferenc, Vati Lajos, Bognár Károly, Bognár János, Blázi János, Kakas József. — »C« *vizsgát tettek:* Lothrigel Attila, Egri Imre, Györe István, Varga Jenő, Ponghó Mihály, Timár Zsigmond, Nagy Ferenc, Somlai Ferenc, Pém László. — *Teljesítményrepülést végeztek:* 5-én: Fábián Attila Vöcsök típ. Idő: 6 ó 2 p. — 21-én: Zsigmond Péter Meise típ. Idő: 11 ó 10 p. Fábián Attila Pilis típ. Idő: 5 ó 21 p. — 23-án: Dohnál Vilmos Pilis típ. Idő: 6 ó 31 p. — 25-én: Dohnál Vilmos Pilis típ. Idő: 7 ó 15 p. Fábián Attila Meise típ. Idő: 5 ó 2 p. — 30-án: Dohnál Vilmos Meise típ. Idő: 5 ó 40 p.

Összes felszállások száma: 1237. *Repült idő összesen:* 216 ó 27 p 24 mp.

Gamma Levente Egyesület Repülő Szakosztálya.

»A« *vizsgát tettek:* Együd Judit, Kővári Sándor, Kovács Lajos, Ujvári Béla, Vati Oszkár.

Összes felszállások száma: 247. *Repült idő összesen:* 17 ó 1 p 58 mp.

Magyar Pamutipar SC Sportrepülő Szakosztály.

»A« *vizsgát tettek:* Varga Éva, Ács László. — »B« *vizsgát tettek:* Farkas Károly, Stupjánszky Imre.

Összes felszállások száma: 166. *Repült idő összesen:* 8 ó 1 p 7 mp.

Danuvia SE.

Összes felszállások száma 117. *Repült idő összesen:* 3 ó 28 p 25 mp.

MOVERO, Gyöngyös.

»A« *vizsgát tettek:* Nékám Ervin, Kugler Béla, Gombaszegi Sándor, Molnár Ferenc, Ubiskó Sándor, Koncz István, Semperger István, Kobold Aladár, Áhel Sándor. — »B« *vizsgát tettek:* Dér Rezső, Botfalvai György, Jankovics Zoltán, Kosztolnik Rudolf, Pók István, Kardos Gyula, Németh András, Mahunka Szabó Lajos, Zilahi Szabó József, Gallusz István, Juhász Sándor. — »C« *vizsgát tett:* Pók István.

Összes felszállások száma: 818. *Repült idő összesen:* 18 ó 41 p 55 mp.

Perutz-gyári Kultúr- és Sportegyesület Modelező és Vitorlázórepülő Szakosztálya.

»A« *vizsgát tett:* Böröczky József.

Összes felszállások száma: 64. *Repült idő összesen:* 2 ó 7 p 12 mp.

Cserkészrepülők, Kolozsvár.

Teljesítményrepülést végzett: 23-án: Hye György Vöcsök típ. Idő: 5 ó 4 p. — »A« *vizsgát tettek:* Papp László, Lőrincz Zoltán, Szabó László, Muntyán István, Méhes Sándor, Vuiczy Károly, Gorhard János, Pivarcs Sándor, Csarnaházy Zoltán. — »B« *vizsgát tettek:* Orosz Attila, Tóth Gyula, Rózsa János, Kocsis István, Vuice József, Szabó Lőrinc.

Összes felszállások száma: 714. *Repült idő összesen:* 16 ó 9 p 30 mp.

MOVE Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület.

»A« *vizsgát tettek:* Tóth György, Baranyai Attila, Zavesiczky Károly, Nagy János, Nagy József, Tajthy Ferenc, Fritsche Károly, Kollár Károly, Szlávik Gyula, Balla Ferenc, Tomanek Sándor.

Összes felszállások száma: 353. *Repült idő összesen:* 14 ó 26 p 31 p.

Bükk-Mátravidéki Aero Club.

»A« *vizsgát tett:* Babik Tibor.

Összes felszállások száma: 291. *Repült idő összesen:* 4 ó 11 p 54 mp.

MOVERO, Gyöngyös.

Teljesítményrepülést végzett: Kopácsik László Vöcsök típ. Idő: 5 ó 4 p. — »A« *vizsgát tettek:* Bakó Imre, Buri József, Kenderfy József, Kopácsik István, Molnár Tibor, Nagy Zoltán, Saárossy József, Szily Ferenc, Zádori Antal, Bors István, Szablár Károly, Csáky Béla, Kerekes Béla. — »B« *vizsgát tettek:* Rékási Emil, Mihályak Géza, Dallos János, Gyürky Endre, Maurer Endre, Kozmon Gábor. — »C« *vizsgát tettek:* Gabula János, Gyürky Endre, Mihályka Géza, Rékási Emil.

Összes felszállások száma 872. *Repült idő összesen:* 52 ó 26 p 5 mp.

Délvidéki Aero Club Kiképző Kerete.

»A« *vizsgát tettek:* Varga Sándor, Kurai Ernő, Varnyu Sándor, Piukovich József, Bedő Béla, Hegedüs Ferenc, Tompai Balázs, Szabó János, Zsivin Béla, Körösi József, Dannaer László, Faludi Jenő, Nagy László, Agocs Mihály, Soós András, Farkas Péter, Szekeres László, Balogh János, Tamás István, Barna Pál, Márkus Ferenc, Maróthi Győző, Lieszkovszky Vladimir, Herczegh Imre, Rusz Miklós, Melke Árpád, Igaz István, Rőser Miklós, Korom Márton, Rózsa József, Bogdán Márton, Szabó József. — »B« *vizsgát tettek:* Kőrösi József, Zsivin

Béla, Varga Sándor, Nagy László, Faludi Jenő, Varnyu Sándor, Kurai Ernő, Hegedüs Ferenc, Szabó János, Tompai Balázs, Piukovich József, Danner László, *Összes felszállások száma:* 871. *Repült idő összesen:* 5 ó 25 p 21 mp.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők.

Teljesítményrepülést végzett: 18-án: Schlett László v. okt. Pilis típ. Felsz.: Szentes. Lesz.: Mezőtúr. Táv: 46 km. Mag.: 1530 m. Idő: 1 ó 52 p. — *»A« vizsgát tettek:* Mayer László, Zallár Sándor, Dinnyés Sándor, Fekete János I, Fekete János II. — *»B« vizsgát tettek:* Balogh Sándor, Rózsa Raimund, Olajos József, Kérges László, Gulyás Sándor, Hartay Géza, Terescsényi Endre. — *»C« vizsgát tettek:* Szabó János, Gullay Mihály, Ruzs Molnár Ferenc, Vass Mihály.
Összes felszállások száma: 1044. *Repült idő összesen:* 26 ó 4 p 35 mp.

Debreceni Repülő Club.

»A« vizsgát tettek: Eidam Imre, Kovács László, Szegedi Árpád, Csócsits Lajos, Pataky József, Szendrey Gedeon. — *Teljesítményrepülést végzett:* 9-én: Csinos József Pilis típ. Felsz.: Hajdúszoboszló. Lesz.: Hajdúböszörmény. Táv: 30 km. Mag.: 1050 m. Idő: 2 ó 6 p.
Összes felszállások száma: 369. *Repült idő összesen:* 11 ó 28 p 38 mp.

Soproni Cserkészrepülők.

»A« vizsgát tettek: Buchhaas György, Halvax Imre, Pálkövi Tamás, Gocz Lajos.
Összes felszállások száma: 62. *Repült idő összesen:* 22 p 46 mp.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: Kertész Géza, Felföldi József, Hafner József, Takács József, Fangler László, Gombkötő László, Kovács Imre, Németh Jenő, Tabáni György, Tonházi Ottó, Lődör Kálmán, Győrvári Antal, Rédey Tibor. — *»B« vizsgát tettek:* Kertész Géza, Felföldi József, Somogyi Miklós, Kiss Róbert, Telkes József, Bánovszky István, Hosszu Károly, Varga Sándor. Albert István, Fangler László, Egressy Zoltán.
Összes felszállások száma: 829. *Repült idő összesen:* 14 ó 47 p 36 mp.

248. RMST Cserkészrepülők, Ózd.

»A« vizsgát tettek: Borsodi István, Czuczor Miklós, Majos Béla, Varga Tibor.
Összes felszállások száma: 120. *Repült idő összesen:* 1 ó 11 p 50 mp.

Győri Aero Club.

»C« vizsgát tettek: Horváth András, Fügh Rezső, Szabó János, Vida Gábor, Czakler Ervin, Tüz Zoltán, Linthaller György.
Összes felszállások száma: 518. *Repült idő összesen:* 39 ó 1 p 23 mp.

Pécsi Repülő Kiképző Keret.

»A« vizsgát tettek: Csapó Jenő, Székelyhidi Géza, Jób Tibor, Piacsek László, Kunsági Attila, Papp János, Dér Kálmán, Böhönyei János, Sirok Gyula, Dodek Dezső, Tordy József, Bibor Kornél, Gáspár István, Sostorits Pál, Vicze Ernő, Czeller Ernő, Pandur Jenő.
Összes felszállások száma: 758. *Repült idő összesen:* 8 ó 19 p 26 mp.

Debreceni Vasutas Sport Club Repülőszakosztálya.

»A« vizsgát tett: Böszörményi Béla. — *»B« vizsgát tett:* Kiss Gábor.
Összes felszállások száma: 110. *Repült idő összesen:* 2 ó 44 p 4 mp.

Szolnoki Megyei Repülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: Vidra János, Marosi Sándor, Tóhelyi Ferenc, Hajagos Károly, Mészáros Mihály, Hajagos József, Sárközi Harri.
Összes felszállások száma: 482. *Repült idő összesen:* 7 ó 24 p 3 mp.

AMÍG AZ UJSÁGÍRÓBÓL REPÜLŐ LESZ

(3)

A Sajtókamara repülőalosztályának négy ujságírótagja motoros repülést tanult a Repülő Alap kiképzőkereteinél. Az egyik ujságírórepülő: László István: a MTI belső munkatársa így írja meg kiképzésének történetét.)

Telt mult az idő... Az esős időszak szerencsére és mindnyájunk őszinte örömére csupán egy-két napig tartott. Egy reggelen újból a mélykék júniusi ég borult fölénk, a délkeleti szél egy-kettőre felszárította a repülőtér vízáztatta talaját. Ujra repülhetünk. Az iskolakörözés korszaka következett. Oktatóra és gépre egyaránt nehéz idők.

A felszállás

Pár másodperc az idő, amely a sárgafejű gázkar benyomásától a biztonságos 120 kilométeres emelkedésig elsuhan, a repülőnövendék számára azonban mégis a gondolkozni- és tennivalók egész halmazatát jelenti. Gázadás, iránytartás, a gép előredöntése, a földtől való fokozatos, síma elemelés és az egyenletes emelkedés a főbb részletmegnyilvánulásai a felszállásnak. A gépet féligmeddig uraló kezdőnek elég gond. Bizonyára nem árulok el ujságot, ha megállapítom, hogy eleinte nem jól mentek a dolgok. De azt hiszem, így volt ezzel mindenki. Amilyen egyszerűnek látszik most, olyannyira körülményes volt akkoriban. Nem volt meg az áttekintésem, a részletkérdésekbe öltem bele a figyelmemet és ezektől nem láttam a lényeget. Különösen az volt furcsa, hogy mennyire érzéketlenek a kormányszervek az elindulás pár pillanatában. A rendes sebességhez viszonyítva rendkívül durva bánásmódot követeltek.

A felszállás tudományát viszonylag mégis hamar elsajátítottam. Az iskolakör befejezése, vagyis a leszállás már jóval nehezebben ment. Már a hosszúfalon leszállási gondokkal küszködtem és amikor a gázt levéve 120 kilométeres siklással befordultam a leszállási irányba, bizony pattanásig feszült idegekkel figyeltem mindenre, mert mindig fülembe csengett *Bődy* főoktató mondása:

— Mindig a földközelben figyelj legjobban! Igazi baj és veszély itt leskelődik rád!

A leszállás

Mint említettem a leszállás tudományának elsajátítása ment a legnehezebben. Azt hiszem, minden növendéktársam osztozott velem abban a felfogásban, hogy eleinte nem is olyan könnyű a gépet a leszállójel közvetlen közelében három pontra letenni. Akkoriban még a most oly végtelenül egyszerű siklással is bajok voltak, hol 150 kilométeres sebességgel jöttem befelé, hol pedig az átejtés veszélye fenyegette derék Bückeremet. A helyes siklásra egyébként Pécsett igen nagy gondot fordítottak, mert mértékadó körökben az a felfogás uralkodott, hogy jó siklás — jó leszállás. Meggyőződéssel mondhatom, hogy így is van, mert egyenletes siklás mellett, tehát egy olyan repülőtevékenység mellett, amely nem okoz a növendéknek nagyobb gondokat, minden figyelmét a kilebegtetésre és a három pontra letevésre fordíthatja. Jó néhányszor jöttünk be a repülőtér gyepszőnyegére a különböző égtájakból, jó párszor lebegtettem ki túlmagasan és tettem volna le a gépet jó tíz méter magasságban három pontra.

Amikor láttam, hogy a leszállás nem egészen úgy megy, ahogyan kellene, »korszakalkotó« ötletem támadt. Na, mondtam, legjobb lesz ezt könyvből megtanulni. Két-három napig úgyszólván egyebet sem csináltam, mint a repülőtéren fellelhető legkülönfélébb magyar és német szakkönyveket bujtam, emlékezetembe véstem a falakon látható és a leszállás egyes mozzanatait szemléltetően bemutató rajzokat. Éjjel, ha a szokottnál is jobbízűen vacsoráztam, a telt gyomorra visszavezethető lidércnyomásos álmokban a leszállást szem-




A kilátó gépről nézve


A vitorlázóterepen hamarosan megindul az élet


»Váltóőr« a repülőtéren


Cserba oktató


»Egyik keret a levegőben«


Indulnak a növendékek

A MECSEK ALJÁN SZORGALMAS REPÜLŐÉLET FOLYIK


A pécsi keretek növendékei oktatóikkal a repülőtéren

léltető képek vibráltak a szemem előtt, ha valaki netán felkeltett volna, iskolásgyerek módjára fújtam volna a leszállásra vonatkozó legkülönfélébb szabályokat. Amikor azután másnap az elméleti tudás büszke tudatában gépbe szálltam és sor kerülhetett volna a könyvekből merített tudás gyakorlati alkalmazására, nagy megrőkönyödéssel vettem észre, hogy az akkoriban amúgy sem nagy repülőkészségem végleg csütörtököt mondott. Ugy láttam, *Vili* barátom életét is megkeseríthettem egy kissé, mert a számszerűleg szabványos öt leszállás után kissé paprikás hangulatban kérdezte tőlem:

— Mi van veled? Egészen visszaestél!

Panaszos hangulatban voltam nagyon. Egy világért sem vittem volna ki a legközelebbi felszálláshoz a »mindent tudó« könyveket. Inkább a leszállásokat figyeltem. Elnéztem, hogyan jönnek befelé, hogyan lebegtetnek ki és hogy teszik le három pontra a gépeket. Hogy másnál sem ment minden a legjobban, arra abból következtettem, hogy a befelé húzó gépek még jó száz méternyire voltak a starthelytől, az oktatók pattogó hangja azonban már előre sietett és a »közvetlen«, valamint becéző szavak legváltozatosabb egymásutánját lehetett hallani.

A beperdülés

Abban az időben Bückereink között eléggé kellemetlen »rádlijárvány« pusztított. Komolyabb megbetegedés ugyan — hála az oktatónak — nem fordult elő. Az egyes esetek azonban arra mindenesetre jók voltak, hogy leszűrjem a következtetést: a leszállás nem a hárompontrateveskor fejeződött be, hanem akkor, amikor a gép újból ott áll a startzászló mellett. Az a véleményem alakult ki, hogy a leszállás pillanataiban uralkodó idegfeszültség a gép földreérésekor feloldódik, a növendék örül, — hogyne örülne — hogy simán földet ért. Az efeletti öröm azután figyelmetlenségre vezet, valamelyik oldalra kissé jobban lép be, hirtelen ellene lép és a gép már be is perdült. Az oktatók és főleg a szerelők a gépkiesés, illetve a várható munka miatt természetesen ujjonganak a kizárólag figyelmetlenségre visszavezethető »rádli« láttán. A növendék pedig a jól végzett munka után a repülőtér körüli mezei futás közben elmélkedik a dolgok állásán. Egy-két hétig bizony időszerű nála a nóta, hogy »Behajlott a Bücker szárnya, az egyesbe magam vagyok bezárva«.

A tavaszutói napok peregtek lassan, szépen. Az iskolakörök számának emelkedésével együtt mindjobban ura lettem gépemnek. Akaratomat a gép sodronyidegszálain most már gondolkozás nélkül, ösztönösen, a repülés készségével gazdagodva tudtam a kormányfelületekre átvinni. Engedelmes, minden gondolatomat kitalálni látszó barátta vált a derék Bücker.

A mecsekalji városra és környékére közben ráhajolt a nyár. Forró lélegzete már aranykalászokba szökött búzatáblákat hozott ringásba. Amikor kiképzésem elején először húztam el a búzatenger fölött néhánycentis, üdezöld vetés suhant el alattam, most szemterhes kalászok hajlongtak a Drávától elősettenkedő déli szélben. A természet játékos jókedvvel, tűzvörös pipacsokkal és kéklő búzavirágokkal hintette tele a kaszát váró Istenáldást.

Egy korareggelen aztán a napos ébresztője helyett vidám dalra ébredtünk. A repülőgépszín előtt aratósereg vonult el nótaszóval. A vetés megérett. Jöhet az aratás.

A pécsi kiképzőkerethez beosztott növendékek nagyrésze is megérett az egyedülrepülésre. Jómagam szintén. Amikor az ellenőrző repülésről visszatérve *Bődy* főoktató az ülésből kilépve a párnákat kezdte kihajigálni, szívem nagyot dobbant az örömtől. Parancsnokom gondos kezekkel bekötötte a gazdátlanná vált első ülés hevedereit, rámmosolygott és azt mondotta:

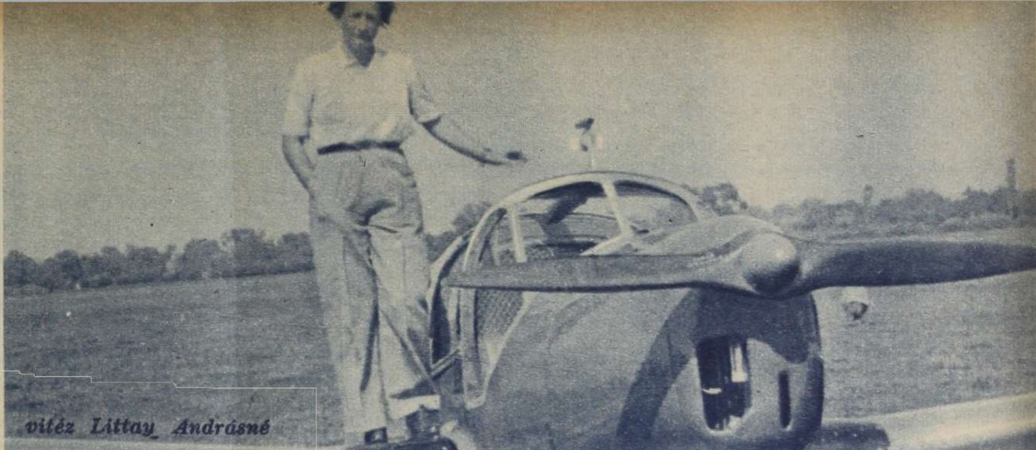
— Hess a — levegőbe!

Életem egyik nagy álma valósult meg. Szárnyakat kaptam. Egyedül vághatok neki a végtelen levegőtengernek, minden más körülménytől függetlenül csak az én akaratom jut majd érvényre gépem kormányszervein. Fönt majd nem parancsol senki, a magam ura leszek. Az önállóság oly régen hiányolt boldog érzete hatott át, amely azonban nagy-nagy felelősséggel párosult: a gépet minden körülmények között épségben visszahozni. Az indulási zászló mögött álló bajtársak árnyéka már hoszszúra nőtt. Napsütötte arcukat gépem felé fordítva figyelték útnakindulásomat. Lassan, óvatosan beadtam a gázt. Befordultam az indulási irányba.

Az égi úttól fáradt nap még mindig pazarló bőkezűséggel hintette végig aranyát a makárhegyalji síkságon. Előttem a repülőteret szegélyező házsor árnyképe húzódott. Gépem az elszáguldástól visszatartott telivérhez hasonlóan minden ízében remegett. Tekintetem végigszaladt a benzincsapon és a különböző műszereken. Minden rendben! Az indító felemelte fehér zászlaját. Szabad volt az út a végtelen ég felé....

LÁTOGATÁS DÉLVIDÉKEN

Tízezer néző a szabadkai repülőtalálkozón



vitéz Littay Andrásné

Először csak kis hírnek szántam ezt a riportot.

Azt hittem, hogy robogó gyorsvonaton végigszáguldom a Délvidéket, egy-két helyen megállok, aztán ahogyan a korlátozott menetrend engedi, megnézem ezt is, azt is.

De csalódtam. Már *az első állomás* Szabadka lekötött. A hirtelen hívás rohamát gyaloglépésre váltottam. A régi városhazánk érdekes, földből gyökerezett kultúrája marasztalt. Még a városi bennszülöttek sem ismerik *azt a kultúrát, amelyet Szabadka rejteget.* Itt van például a *Mikó-féle hagyaték.* 25.000 könyv ez és ebben több könyvészeti ritkaságon kívül fellelhető a század elejének a világháborúig terjedő időkben megjelent *összes szépirodalmi és tudományos* munkája. Persze érdekes repülő munkát is találhatunk közöttük. A könyvek azonban most vannak rendezés alatt. A könyvtár a Magyar Erő és Művelődés Házában, a volt szokol-palotában van, ugyanott, ahol a *Sportrepülő Egyesület* toborzó irodája is működik. Itt nemrég még csetnikek rejtőztek, akik *innen tüzeltek honvédeinkre.*

Most azonban már békés kultúrmunka folyik. Mondtam már, hogy a sportrepülők itt ütötték tanyát és most toborozzák tagjaikat. Az új tagok eredeti ötlettel *magukrajzolta plakátokon hívják* az ifjúságot zászlójuk alá. A kirakatok a város forgalmasabb pontjain tele vannak ilyen toborzó felhívásokkal.

A szervezés lelke és irányítója, *Kalmár* Tihamér földbirtokos. Szíves szeretettel tájékoztat Szabadka repülőéletéről. Szó volt, hogy a városban repülőnapot rendeznek, de közbejött a balatoni Csillagtúra megrendezése, meg a rossz időjárás és ezért az augusztus 31-i repülőnapot *el kellett halasztani* szeptember 7-ére. *Kalmár* Tihamér a repülés igazi pártfogója és *Borbás* Gyula levente főoktató, mindent elkövetnek, hogy a város környékén a repülőtér részére megfelelő helyet biztosítsanak. Nemrég sportrepülők is jártak Szabadkán, de alkalmas leszálló helyet nekik is csak hosszú keresgélés után sikerült találniok.

A sportrepülők, *Tardos* Béla, a MAESz felügyelője és *Németh* Endre, repülőtérnek a Klotild-gyár mögötti régi lóversenyteret jelölték ki. Szeptember 7-én itt tartották meg *a repülők bajtársi találkozójukat.*

Pontosan ½11 órakor érkeztek a re-



[illegible] a Gerle 13

pülőtér légterébe a Műegyetemi Sportrepülők Egyesületének két gépén *Bollmann* Béla, *August* Lajos, *Balázs* Andor és *Németh* Endre sportrepülők. A repülőtér körül ekkor már szigorú kordont vont a csendőrség. Az érkező pilótákat *Tardos* Béla, *Kalmár* Tihamér és *Borbás* Gyula fogadták.

Kis pihenő után a két gép újra startolt és Algyőre repült üzemanyagért. Időközben érkezett az Aradó 79. gépen *Littay* Andrásné és *Antal* Lajos főmérnök, majd a Délvidéki Magyar Közművelődési Szövetség sportrepülő szakosztálya ebéden látta vendégül a megjelenteket.

A repülőtalálkozó alkalmával a pilóták repülőbemutatót is rendeztek. Négy órakor már 9—10.000 főnyi közönség helyezkedett el a repülőtér déli vonalán. Az előkelőségek között ott láttuk: dr. *Reök* Andor főispánt, gróf *Stromm* Marcell vezérőrnagy, *Fernbach* Péter újvidéki főispánt, báró *Malcones* Albertet, tarnói dr. *Buócz* Béla főkapitányhelyettest, valamint a tisztikar és a társadalmi élet sok kiválóságát.

Tardos Béla felügyelő jelt adott a bemutató megkezdésére. Elsőnek *Jenik* Győző gépe emelkedett a magasba, aki nagyszerű műrepülésével hatalmas sikert aratott. Aztán egymásután zúgtak fel a motorok és *Bollmann* Béla — *Balázs* Sándorral páros műrepüléssel egybekötött légiharcot mutatott be. A rendkívül éles és földközelben végzett harci mozdulatok a közönség figyelmét fokozták, majd hatalmas tapsviharral honorálták a pilóták nagyszerű munkáját. A műsor következő száma: *Antal* Lajos főmérnök repülése volt. A jeles pilóta karcsú Aradója szépen szántott a levegőégen. A jól végzett mutatványokat azután *Antal* főmérnök *Littay* Andrásnéval megismételte. Az előkelő hölgyrepülő szereplése nagyon tetszett a közönségnek.

A repülőbemutató után a Magyar Erő és Művelődés Házában *Tardos* Béla érdekes, közvetlen hangú előadást tartott a vitorlázórepülés szépségeiről és fontosságáról. Az előadó aprólékosan elmagyarázta a vitorlázórepülők munkáját. A termet betöltő leventeifjak *tomboló tapssal jutalmazták* Tardos előadását.

*

Következő állomás *Ujverbász.*

Szeged, Szabadka és Ujvidék közelsége miatt, itt szó sem lehet a vitorlázó, vagy pláne motoros repülésről, de a repülésnek itt is rengeteg híve van. *Mónos* Ferenc, a Magyar Szárnyak illusztris regényírója, akinek csak nemrégen jelent meg a nagy sikert aratott *»Légjáró Péter«* című regénye, szervezi az ujverbászi ifjúságot. Egyelőre csak addig jutottak, hogy esti összejöveteleiken megvitatják a *Magyar Szárnyak* cikkeit és *Mónos* lelkesítő előadásait hallgatják. De rövidesen megindul Ujverbászon is a modelező élet. Szó van arról, hogy egy-két lelkes ifjú *felutazik Budapestre,* hogy a központi modelező műhelyben gyarapítsák tudásukat.

Ujverbászról személyvonaton megyek Ujvidékre.

A vonaton alig van utas, mindössze ketten tartunk a dunamenti város felé.

Szomszédom kedves, kisportolt fiatalember. Ujvidéki. Beszélgetni kezdünk. Hamarosan kiderül, hogy utitársam repülő: B-vizsgás vitorlázó. Ő még a szerb uralom alatt tanult Pécsett, ahol *Csá-*



Előkelőségek a repülőtalálkozón



Hazaindulás előtt

szár Géza, a Magyar Szárnyak munkatársa volt a mentora. Tőle tudom meg, hogy nem sok érdekesség vár rám Ujvidéken, ahol a katonai repülésen kívül *semmiféle polgári* repülés nincs. A szerbek vigyáztak arra, hogy az ujvidéki repülni-vágyók Belgrádba jussanak, de nem azért, hogy repülhessenek. Belgrád ugyanis csak a saját fajtájával ismertette meg a repülést, a magyarokat azután szépen kizavarták, miután végigkálváriázták a hivatalos hatóságokat.

Hamarosan megérkezünk Ujvidékre.

Járom a várost, nézem a forgalmat. A csetnik világ régen eltűnt, rend és fegyelem van: igazi hamisítatlan béke.

Persze, engem elsősorban a repülővonatkozások érdekelnek. Meglepő, menynyi híve van itt a repülésnek. A visszatért délvidéki városok között *Ujvidéken adják el a legtöbb Magyar Szárnyakat.* Minden trafik, minden könyv- és papirkereskedésben megkapni. A megjelenés utáni napokban fürge rikkancsok járják a várost és hangosan kiáltják: megjelent a Magyar Szárnyak!

Ez a repülés iránti lelkesedés megvolt már a szerb világban is, de csak titokban.

— Itt olyan modelező élet volt és van az iskolaévben, — mondja nekem *Andrée* Dezső, a Reggeli Ujság főszerkesztője, — hogy bármelyik mindig magyar uralom alatt álló városnak *is díszére válhatna.* Magam is mótoros ember vagyok. Mindig érdekelt a repülés. Nagyon boldog voltam, ha a magyar fiúk modeljeiben gyönyörködhettem és ilyen volt is, van is itt bőven.

— A Magyar Szárnyakhoz külön gratulálok! — folytatja a repülőbarát főszerkesztő. Nagyon szép lap és a város közönsége is nagyon szereti. Én is alig várom. hogy megérkezzék.

Jól esik a szakember dicsérete. Szólni is akarok, de ő csupa lelkesedéssel folytatja:

— Ennek a lapnak több propagandát kellene csinálni. Fel kell rázni az ujvidéki közönséget és a repülésért *lobogó apró lángokat hatalmas tüzekké kell fo kozni.* Itt minden van: lelkesedés is, csak szétszórva, repülőtér is, csak nincs kihasználva.

Azután sorrendben szépen megbeszéljük a tennivalókat. Ha az ujvidéki közönség továbbra is megtartja lelkesedését, lesz itt repülőmatiné, modelkiállítás, repülőnap.

Andrée főszerkesztő kiváló ember; az ujvidéki repülésért sokat tehet.

*

Utolsó állomás: Szeged.

Én nem akarom felfedezni a tiszaparti metropolist, Isten mentsen, hogy elmondjam a Beadekkerek únos-untalan visszatérő refrénjeit.

Én Szeged lelkét keresem: *repülőlelkét.* Itt különben sincs újdonság, hiszen a szegedi repülés csaknem egyidős a budapestivel. A nagyközönség már behódolt, az ifjúság pedig vígan röpköd a szelek szárnyán. Komoly repülőélet van, ennek az életnek lelkülete viszont ráfeküdt már a városra. Nem is kell sokáig keresni. Mindenütt ott van. A boltajtókban és a kirakatokban, az ifjúság szívében és a felnőttek megértésében. Erre döntő bizonyíték a *Délvidéki Aeroclub társelnökének, Szeitz Ferencnek nyilatkozata.*

— Azt mondták, — mondja *Szeitz* Ferenc — hogy sürgősen 3000 pengőre van a clubnak szüksége. Nekifogtunk a munkának: két hét alatt 23.000 pengő gyült össze.

Ez volt Szeged repülőlelke: megtaláltam!

Török László.

ÚJ KÖNYVEK

Wass Albert:: A titokzatos őzbak. A természet magányában, élete tűnő képein csendesen eltöprengő ember meghitt, mély férfihangú vallomása ez a könyv. Ennek az életnek, ennek az ősi keleti módra szemlélődő csendes világnak a himnuszát írta meg Wass Albert. Mint a lassú víz, árad e melegfényű próza és hatása így örökre szívünkbe íródik.

Ősz János: Csudatáska. A népmese ma újra időszerű, az írók figyelme egyre jobban a nép felé fordul és már nemcsak egyéneket ábrázolnak, nemcsak szokások és szertartások külsőségeit írják le, hanem behatolnak a nép képzeletvilágába. A mese örök, mondják, de nincs örökebb mese a népmesénél, amely hamvas üdeségével és színes gazdagságával egyformán lebilincselő olvasmány, kitűnő szórakoztató felnőtteknek és gyermekeknek. Ősz János könyve eredeti gyüjtésű népmeséivel mindnyájunk legkedvesebb ajándéka: igazi élmény, egy friss világ vallomása.

Kovács László: Az irodalom útján. Madách, Babits, Móricz, Kosztolányi. Juhász és az erdélyi irodalom számos kiemelkedő alakja: Reményik, Tamási, Kós, Tompa László remek írói arcképet rajzolja meg. Az arcképeken át egyszerre nyerünk éles bepillantást a közelmult magyar irodalmának történetébe és az erdélyi irodalom és kritika tiszta szellemébe.

Szücs Ádám: Hogyan készül a rajzos film? A szerző új könyvében most a filmművészet egyik ágának megismertetését tűzte ki célul. A rajzfilm egyre nagyobb szerepet kap a filmművészetben, viszont a nagyközönség éppen erről az ágáról tud aránylag a legkevesebbet. Foglalkozik a kezdetleges műszaki eljárásaival és első művészi megnyilatkozásaival. Ismerteti, hogyan készült a kezdetleges rajzfilm, majd bemutatja azt, hogyan dolgozik a rajzoló. Leírja a színes filmek műszaki eljárásait is.

Bay Ferenc: Napoleon Magyarországon. Napoleon életét, történelmi szerepét szakkönyvek és szépirodalmi művek végtelen sora tárgyalja. Alig van azonban könyv, amely Napoleon magyarországi tartózkodásáról, háborújáról adna képet. Ezt a hiányt pótolja a szerző új könyvével.

Rab Gusztáv: Keleti pályaudvar. A szerző néhány óra történetét mondja el a pályaudvaron. A regény megírásában jól érvényesülnek az író sajátos eszközei, a mese mindvégig érdekes és különösen a mellékalakok rajzában sokszor kitűnő.

ÚJ SZERELÉK-SZEKRÉNY

A »Soproni Cserkészrepülők«-nél használjuk már mintegy féléve a képeken látható szerelékszekrényt. Használható, nagyon célszerű az üzemeknél, ezért leírását az alábbiakban közreadjuk.

A szekrény szerkezetileg *két részből áll,* elől-hátul ajtóval. Elől az ajtót kinyitva, megfelelő rekeszeket látunk, melyekben az egyes gépek szerelékládái (szerelékládában kioldó és a legszükségesebb szerszámok) a szélsebességmérőműszer, egy kis elsősegélyláda, két bukósisak és a gép dombra való felhúzásához szükséges kábel (dobra tekercselve) nyernek elhelyezést. A szekrény hátsó része a gumikötél, a kioldó leerősítéséhez szükséges vas cövek, a kalapács és a tábori szék elhelyezésére szolgál.



Felül írópultszerűen van a szekrény készítve, a repülési egyéni naplók és az üzemnapló elhelyezésére.

A szekrény tetejének jobb- és balszélén levő lyukba süllyeszthető cső közül az egyik a szélsebességmérő tartására, a másik kis szélzsák részére készült. Igy üzemközben állandóan ellenőrizhető a szél ereje és iránya.

A szerelékszekrény felemelésére és szállítására egy *kétkerekű kocsit használunk,* mely a kábel tekercselését is megkönnyítheti.

Az egésznek pedig az az előnye, hogy könnyen ellenőrizhető az összes, a repüléshez szükséges tartozéknak együttléte, *üzemvégén nehezen veszhet el valami,* mert a helye a szekrényben üresen maradna és végezetül *egy növendék könynyen* viheti, hozhatja. **Sz. J.**





(4)

— X. 77. ... ütött az óra!

Katja megborzongva sietett szobájába. Körülnézett és gyorsan eltüntette a csomagolás nyomait. Szentpéterynek nem szabad észrevenni útikészülődését.

Kopogtak. Mélyet lélegzett. Mosolyt erőltetett sápadt arcára és vidáman kiáltotta:

— Szabad!

A főhadnagy szomorúan lépett be és mindjárt a bocsánatkérésen kezdte.

— Katja, ne haragudjon, de ma nem mehetünk a Kékesre. Parancsot kaptam, vidékre repülök. Csak egy napra. Holnap már itt vagyok és pótolhatjuk a kirándulást. Csak felszaladtam ezt megmondani és már sietek a repülőtérre. A gépem vár.

Az asszony kitűnően játszotta szerepét. Csalódott, duzzogó arccal kérdezte:

— Éppen ma kell menni, mikor én már úgy örültem a kirándulásnak.

— Parancs, parancs — felelte komolyan a főhadnagy.

Katja hízelgő mozdulattal nyujtotta a kezét.

— Ne legyen ilyen ünnepélyes. Legalább üljön le egy pillanatra. Mikor startol?

— Félóra mulva — válaszolta a főhadnagy.

— Oh, akkor még ráért. Tíz perc alatt kint van a repülőtéren.

— De csak egy pillanatra, Katja, bár nagyon bánt, hogy magának csalódást okoztam és szeretném kiengesztelni.

— Már nem haragszom — mosolygott az asszony. — Sőt egy meglepetést tartogatok a maga számára.

Az asztalon álló kis bőröndből gázálarcot vett elő és a tükör előtt felcsatolta.

A főhadnagy nevetett és az asszonyhoz lépett.

— Katja, minek ez magának? Nincs most légitámadás...

Még mielőtt folytathatta volna, az asszony előrántotta zsebéből a kis üvegfiolát és a padlóra ejtette. Az üvegszilánkok közül szagtalan, láthatatlan gáz szivárgott.

Szentpétery önkénytelenül lehajolt a leesett tárgy után, de levegő után kezdett kapkodni és fuldokolva terült el a szőnyegen.

Katja csak erre várt. Letérdelt az eszméletlen férfi mellé és zubbonyát végigtapogatva, csakhamar megtalálta azt, amit keresett, egy vastag boritékot, melyet táskájába rejtett. Lerántotta a gázálarcát és kis táskával a kezében kisurrant a folyosóra. Nem vette észre, hogy sietségében rosszul csukta be az ajtót és az lassan sarkig kitárult.

Egy arramenő szobaleány kíváncsian lépett a nyitott ajtóhoz és meglátva a földönfekvő tisztet, segítségére akart sietni. Azonban alig tett néhány lépést, tántorogni kezdett. Elvánszorgott a csengőig és utolsó erejével megnyomta.

A besiető szobapincér értesítette az igazgatót és a házitelefon diszkréten működésbe lépett. Nem akarták a vendégeket megrémíteni. Az igazgató a szálloda orvosával sietett az emeletre és azonnal intézkedtek. Két háziszolga, vizes ruhával a szája előtt, behatolt a gázzal fertőzött szobába. Kihozták a két eszméletlent. A főhadnagyot lefektették egy távolabbi szobába és az orvos gondjaira bízták. A szobalányt is levitték, hogy eszméletre térítsék.

Rövid idő mulva sikerrel jártak az élesztési kísérletek. Szentpétery magához tért. Felnyitotta szemeit.

— Mi történt velem, lihegte és felegyenesedett.

Az orvos néhány szóval elmondta a történteket.

Egy heves mozdulat a belső zseb felé és a halálsápadt tiszt felhördült. Az iratok!

Az orvos legnagyobb megdöbbenésére az ajtónál termett és kóválygó fejjel, a korlátba kapaszkodva, letámolygott a lépcsőn. A portás ijedten kiáltott fel, mikor meglátta.

— Szent Isten, főhadnagy úr, mi történt?

De Szentpétery, mintha a kérdést nem is hallotta volna, rárivallt.

— Hova utazott Myrovné?

— A repülőtérre hajtatott, dadogta a portás és elképedve bámult a fiatal tiszt után, aki kirohant az utcára, ott várakozó gépkocsijába zuhant és indított. Zúgó fejjel száguldott Budaörs felé.

Fogait összeszorította és minden akaraterejét egy gondolatra összpontosította:

— El kell érni, vissza kell szerezni az iratokat, még ha bele is pusztulok. Inkább a halál, mint a gyalázat.

Közben izgatottan figyelt az égre, nem száll-e fel gép.

— Nem hagylak megszökni hamis kígyó, szűrte át a fogain. Arca eltorzult és gyűlölet fojtogatta.

Ezt az asszonyt szerettem! Egy kémnőt! Kelemennek igaza volt, szerencsétlenséget hozott rám.

IX. FEJEZET.

Hajtóvadászat.

Végre! A főhadnagy kiugrott a kocsiból. A vad hajsza alatt kiszellőződött a feje és tüdeje, már sokkal jobban érezte magát.

— Csak kábított a gáz. Szerencsére nem mérgezett. Milyen kíméletes volt ez a nőstényfarkas, — gondolta kegyetlen gúnnyal.

Összerázkódott. Motorzúgás — most szökik! Ordította és mint az eszeveszett, rohant ki a gyepre. Külföldi jelzéssel ellátott gép emelkedett a magasba. Az indulásra kész vadászgép mellett várta már türelmetlenül Csepreghy hadnagy.

— Beszállni, indulunk — üvöltötte elképedt társára. Beszíjazták magukat és előre!

A másik gép ugyan egérutat nyert, de most már nem félt. A vadász hamar behozza az előnyt és akkor jaj neki, nincs kegyelem.

— Feri! — kiáltotta a nagy zajban. — Rendben a gépfegyver?

— Rendben. Miért kérdezed — hebegte Csepreghy.

— Látod ott előttünk azt a kis gépet. Azt leszállásra kényszerítem, ha másképpen nem megy, fegyverrel.

— Megőrültél — ordított a hadnagy. Szentpétery hátrafordult és falfehér arccal csak annyit hörgött:

— Ellopták az iratokat! Kémek!

A hadnagy megszorította a karját.

— Csak bízd rám, Sanyi. Leszedem azt a verebet, ha ellenkezik és az iratokat levisszük még ma Szegedre.

— Tudtam Feri, hogy számíthatok rád — bólintott a főhadnagy.

Többet nem beszéltek. A két gép közötti távolság egyre fogyott. Már látni lehetett a két utast. A vadász feljebb emelkedett és a kis gép fölé került. A hadnagy jeleket adott, hogy szálljanak le. Válaszul revolvergolyók fütyültek a levegőben és átfúrták a vadász szárnyát. A főhadnagynak egy ráncizma sem rándult.

— Tüzelj! Süvített a parancs és kelepelni kezdett a gépfegyver.

Egy szívbemarkoló sikoly, a kis gép bukfencet vet és zuhan.

Szentpétery mereven ült, mint egy ércszobor. Csak a homlokán kidagadó erek árulták el a nagy lelki küzdelmet, mely benne dúlt.

A vadászgép csendesen ereszkedett alá. Nagy réten landoltak. Kiugrottak és futólépésben igyekeztek a földbefúródott roncs felé.

Hangot nem hallottak.

Nagy erőfeszítéssel kiszabadították a fülkét. Előttük két halott feküdt. Kiemelték őket és lefektették a fűre.

Csepreghy megragadta társa karját.

— Sanyi, a szép nő a prágai gépről.

A főhadnagy bólintott és elhomályosuló szemmel nézte az imádott vonásokat.

Ez lett a nagy szerelem vége! Talán jobb így, nem folytatja majd tovább ezt a lealacsonyító életet. Arcán végig gördültek a könnyei, de nem szégyelte.

Csepreghy ezalatt átkutatta a gépet és boldogan lobogtatta a vaskos borítékot. — Megvan, Sanyi! Itt vannak az iratok.

A közeli faluból kerékpáros csendőrök jöttek erős iramban. Látták a légiharcot, a zuhanó gépet és a helyszínre siettek.

A főhadnagy néhány szóval tájékoz-

tatta őket az eseményekről és utasításokat adott.

A két holttestet visszatették a gépbe. Azután kiadta a parancsot a gép szigorú őrzésére, míg kiszáll a bizottság és tovább intézkedik.

Nyomott hangulatban szálltak újra gépre. Utirány — Szeged. Leadták az iratokat, de a közbeeső kalandról mitse említve, visszarepültek. Jelentkeztek és a főhadnagy kimerítő jelentést tett az eseményekről.

A szigorú vizsgálat kiderítette, hogy két veszedelmes kémet sikerült örökre elnémítani. A férfinál fontos feljegyzéseket találtak, melyek egy messze elágazó kémszervezet felgöngyölítésére vezettek. A sárga kastély titokzatos lakója is rendőrkézre került. A kihallgatásokon azonban néma maradt, nem vallott és egy óvatlan pillanatban fogaival feltépte ereit.

Szentpétery dícséretet kapott és századossá lépett elő. Kelemen szeretettel üdvözölte, a többiek pedig hősként ünnepelték. Nagyon örült a feléje áradó sok szeretetnek, de mosolyogni mégsem látta senki. Lelkében mindig ott kísértett a kémnő merev, vádló arca.

X. FEJEZET.

Gyógyuló sebek!

Szentpétery századosért komolyan aggódtak felettesei. A sötét lidércnyomás, mely a szörnyű kaland óta lelkét beárnyékolta, nem akart enyhülni.

Visszavonult társaitól és elzárkózott a külvilágtól. Szolgálatát még szigorúbban és lelkiismeretesebben végezte, mint eddig, de szavát alig lehetett hallani.

Hosszú hetek teltek el gyötrő önvádban.

Akkor a véletlen úgy akarta, hogy ismét összetalálkozzon Szerémy Palival.

Keserű gondolatokba merülve ment az utcán, mikor egy gépkocsi fékezett le mögötte.

— Sanyi álljon meg! — csengett utána.

Felnézett és hónapok óta először derengett fel egy fáradt mosoly komoly arcán.

— Csókolom a kezét Zsuzsika — hajolt a piruló kislány felé. — Szervusz Pali. — Majd ismét Zsuzsika felé fordulva kérdezte: — Már nem haragszik rám? — A kislány megrázta fürtös fejét.

— Dehogy haragszom, sőt nagyon büszke vagyok magára és most utólag gratulálok az előléptetéséhez. Apa mindent elmondott nekem.

— Gyerekek ne zavarjuk a forgalmat. A biztos úr már ferde szemmel néz ránk, kedélyeskedett Szerémy. Szállj be Sanyi, ha nincs jobb dolgod, elviszünk egy kicsit Budára.

A százados habozott egy percig, de mikor belenézett abba a könyörgő barna szempárba, nem tudott nemet mondani.

— Szoríts helyet a százados úrnak, szólt hátra Pali és Szentpétery beszállt.

Olyan jól esett sebzett lelkének a kislány ártatlan friss vidámsága és csevegése. Zsuzsi tapintatosan kerülte a mult említését, mert bátyjától tudta, hogy Sanyi még most is az események hatása alatt áll.

Megható buzgósággal igyekezett, a csendes tisztet szórakoztatni és szomorú gondolatait elterelni. Közös ismerősökről mesélt apró, vidám pletykákat.

Szentpétery azon vette magát észre, — hogy nevet. Hát lehetséges? nem törölte le arcáról örökre a derűt, szörnyű élménye? Forró hálával fogta meg a kislány kezét és az ajkához emelte.

— Köszönöm Zsuzsika.

A lány zavartan tiltakozott.

— Sanyi, mi jut eszébe? Mit köszön nekem?

— Köszönöm a vidámságát és azt, hogy zokszó nélkül meg tudott nekem bocsátani.

Zsuzsi mélyen elpirult.

— Milyen különös maga, Sanyi.

Pali nem hagyta, hogy a vidám hangulat szentimentálissá váljék. Kéznél volt nála mindig néhány aktuális vicc. Hangos kacagás jutalmazta szellemességét.

XI. FEJEZET.

Virrad!

Szentpétery százados megint gyakori vendég lett Szerémy tábornok házában. Ebben a derűs családi körben észrevétlenül meggyógyult. Mind gyakrabban felejtette pillantását a bájos kis Zsuzsán, de szólni még nem akart. Tudta, a kislány szíve már az övé és az nagy boldogsággal töltötte el. Ő is szerette a lányt. Ez más érzés volt, mint a vad, forró fellángolás, amit Katja iránt érzett, mély, tiszta, — egy életre szóló.

Váratlanul virradt fel a ragyogó nagy nap, mikor a legfőbb hadúr megfúvatta a trombitát és hadbahívta nemzetének fiait.

Szentpétery is eljött búcsúzni Szerémyékhez. Gyönyörű feladat várt rá. Büszkeségtől csillogó szemekkel fordult a tábornokhoz.

— Béla bátyám, századom élén én leszek az első magyar katona, aki átrepül a ledőlt határon. Nekem ez még többet jelent mint másnak, hiszen kolozsvári vagyok.

A tábornok melegen szorította meg a lelkes fiatal repülő kezét.

Sok, sok szerencsét édes fiam. Hidd el, irígyellek. Bár én is mehetnék veletek. Fáj a szívem, ha arra gondolok, hogy itthon maradjak, mint hasznavehetetlen öreg nyugdíjas. Hej, azok a régi szép idők a világháború alatt, mikor azt a sok rohamot vezényeltem. Akkor még én is fiatal százados voltam. Nehéz szívvel indultam a harcba, itt kellett hagyni a feleségemet és kicsi fiamat. Zsuzsa már háborús gyerek.

— Béla bátyám — szakította félbe az öreg úr visszaemlékezéseit felvillanó szemmel a százados.

— Engedd meg, hogy én is nehéz szívvel menjek magasztos feladatom elé... add nekem Zsuzsikát.

Azt sem tudta, hogy történt, ott feküdt az ősz tábornok mellén, aki ugyancsak megropogtatta nagy meghatottságában.

— Zsuzsa, Zsuzsa — kiáltotta a másik szoba felé. Mire meglepően rövid idő alatt megjelent egy mosolygó arc az ajtónyílásban.

— Gyere ide, kislányom, ölelte magához az egyik karjával, míg a másikat a százados felé nyujtotta. Sanyi megkérte a kezedet, akarsz a felesége lenni?

Zsuzsi piros arcát apja vállára rejtette, de az mosolyogva tolta a fiatal tiszt karjaiba. — Már ott a helyed. Neki különben is sokkal erősebb válla van, mint nekem. Legyetek nagyon boldogok, édes gyermekeim, — mondta bizonytalan hangon és magukra hagyta a fiatalokat.

Most már nem féltette senki a délceg századost. Kivirult boldog szerelme, elűzte az utolsó sötét felhőket is a lelkéről.

Szívében és forrón szeretett hazájában végre megvirradt.

Vége.

Elkészültek a Magyar Szárnyak repülő V-jelvényei

Örömmel jelentjük, hogy V-jelvényeink elkészültek. Díszes és igen ízléses kivitelben készült jelvényeink stilizált szárnya, koronája és keresztje aranyozott, tölgyfalevélkoszorúja pedig zöld, V-betűje fehér zománc.

A jelvény közepén látható lapunk címere, M. Sz. betűk alapja piros zománc.

A repülők V-jelvénye kiadóhivatalunkban már kapható. Ára darabonként 1 pengő 50 fillér.

A kiadóhivatal a pénz előzetes beküldése mellett kívánságra postán is megküldi a jelvényeket portómentesen. Nagyobb számú jelvényrendelés esetén 20% engedményt adunk. Engedményt azonban csak azok részére tudunk biztosítani, akik legalább 10 jelvényt rendelnek meg egyszerre.

KIS HÍREK

A kolozsvári botrány egyre szélesedik, terjed. A helyilapok ma is vitáznak arról a botrányról, amely a repülőnapon történt, amikor *csődöt mondott a kolozsvári autobuszüzem.* Történt pedig, hogy a városi autobuszparkból mindössze csak 15 kocsit állítottak be arra a célra, hogy a belvárosból a repülőtérre fuvarozza a közönséget. Az aránytalanul kevés autobusz miatt *olyan tülekedés és tolongás volt a megállóhelyeknél,* hogy több sebesülés is történt. Sok-sokezer ember pedig kénytelen volt lemondani arról, hogy kijusson a repülőtérre. Aki azonban kijutott, az viszont gyalog kényszerült a nyolckilométeres utat megtenni, mert a visszautazás még az odautazásnál is botrányosabb volt. A pilóták is hosszú negyedórákig várhattak, amíg autobuszra kerülhettek, hiszen a nagysikerű bemutató után egyszerűen megfeledkeztek róluk. E megemlékezésen túl, mi a magunk részéről csak annyit fűzünk a botrányos rendezéshez, hogy: így semmiesetre sem lehet *propagandát csinálni a repülésnek,* sőt az ilyen felháborító események mindenképpen alkalmasak arra, hogy *a kolozsvári közönség kedvét hosszú időre* eltereljék a repülésről.

A légierők haditudósítóit a légierők parancsnoka a legfelsőbb Hadúr nevében, hivatásuk teljesítése közben az ellenség előtt tanusított vitéz magatartásukért *Budinszky Sándor* rádióriportert, *Pados Pál dr.* és *Óváry-Oss József* hirlapírókat bronz vitézségi éremmel tüntette ki. Dicsérő elismerést kapott még *Raczkó Lajos* hirlapíró, lapunk munkatársa is.

A fővárosi városrendezési bizottság most tárgyalta a légoltalmi pinceépítkezés ügyét. *Kazinczy Gábor* miniszteri biztos elmondotta, hogy eddig 7219 légoltalmi pince építkezésére adtak engedélyt Budapesten és ebből 4000 már el is készült. Az anyaghiány miatt azonban kénytelenek az építkezést megszakítani és *a törvényes határidőt némely esetben eltolni.*

Nagy Kornél repülőhadnagynak eredményes ellenségfeletti hősi magatartásáért a Kormányzó Úr dícsérő elismerését a hadi szalagon a kardokkal adományozta.

Követendő szép példát mutattak a szegedi Miasszonyunkról elnevezett zárda IV. tanítóképző növendékei. Tanulmányi kirándulásuk alkalmával ellátogattak a szegedi repülőtérre és az ott látottak hatása alatt elhatározták, hogy lemondanak villamospénzükről és *gyalog mennek haza.* A villamospénzüket viszont felajánlották a Horthy Miklós Nemzeti Repülő-Alap javára.

Magyar Sándor óceánrepülő a kereskedelmi minisztertől engedélyt kapott arra, hogy az ország valamennyi repülőterén üzem- és kenőanyagtároló és kiszolgáló állomásokat létesítsen. A kiváló óceánrepülő *Magyar Aerobenzin Rt.* néven új vállalatot alapított négyszázezer pengő alaptőkével.

A légiforgalom egyéves erdélyi fennállásáról most közöl részleteket a *Magyar Légiforgalmi Rt.* E szerint egy év alatt a MALERT gépen 40.975 kilométer utat repültek és 16.187 utast szállítottak.

Az utánpótlás zavartalan és példás munkájáról érdekes cikket olvastunk a napilapokban. Az egyik repülőujságíró látogatást tett az egyik repülődandár vonatnál. Szerinte a szállítórészlegek *igazi napszámosai* a repülésnek. Ha ők nem volnának, *leállna minden élet.* Ők szállítják a benzint, lőszerésládákat, élelmet, kötszert. Az ujságíró a legnagyobb tisztelet hangján ír egy Balbo-szakállas alezredesről, a vonatos dandár parancsnokáról, akinél jobb bajtárs, jobb barát, jobb katona nemigen akad a repülőknél sem.

A magyar repülő hősök élére került most *Benkő Dezső* c. őrmester, aki rendkívül kedvezőtlen időjárási viszonyok mellett indult el gépével a vörösök ellen. Magas hegységen keresztül, gyakran felhőkkel borított hegycsúcsok és szűk völgyekben repült célja felé. Az ellenség igen erős légvédelmi tüzeléssel fogadta, *Benkő* azonban a legnagyobb vakmerőséggel *egészen alacsonyra* ereszkedett és úgy hajtotta végre megsemmisítő hatású bomba- és géppuskatámadását a megjelölt katonai célpontok ellen. *Benkő* első hősies repülését csakhamar második is követte, amikor újabb eredményes vállalkozást hajtott végre. Ugyancsak rossz időjárási viszonyok között egy fontos jelentést juttatott el rendeltetési helyére.

A közgazdasági életben egyre jobban terjed a repülőutasok száma és igen sokan ismerkednek a repülőkkel. Az elmult héten *vitéz Granasztóy László,* az Astra biztosító vezérigazgatója utazott Rómába repülőgépen.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Zsoldos 328. Kívánságára közöljük Hitler vezér egy hétköznapjának programját. Korán kel és hálószobáját azonnal elhagyja, nem úgy, mint sok lusta diák. Szívesen beszélget testőreivel, tehát nem gőgös. Reggeli után rövid sétát tesz, nem úgy, mint a későnkelő diák, aki két kisszakasznyi távolságot is villamoson tesz meg. Egész délelőtt szakadatlanul tárgyal a szárazföldi és légierő tisztjeivel és a flotta admirálisaival. Délután dolgozószobájába vonul és néhány órát egyedül tölt. Azután gyorsírójának diktál. Magánlátogatókat nem fogad. Este bekapcsolják a rádiót. Szívesen nézi meg a filmeket is. — **T. Erzsi.** Legyen türelemmel és ne erőszakolja a dolgot. A harctérről ezt nehezen lehetne elintézni, bár elhisszük, hogy látott már ilyesmit, de úgy-e, csak moziban.

Baditz dr. A vers tiszteletreméltó, de közlésre még nem alkalmas. Találós kérdéseket nem közlünk. — **Oksz.** A fenti üzenet első része önnek is szól. — **Soproni.** Várjuk válaszát. Megírtuk már többször, hogy a hírt csak akkor közölhetjük, ha idejében megkapjuk. Mindenesetre okvetlenül írja a borítékra a rovat címét (Kis hírek), nehogy elkerülje figyelmünket.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
★
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.
★
Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.